



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 22]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 20, 2014/पौष 30, 1935

No. 22]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 20, 2014/PAUSA 30, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 16 जनवरी, 2014

सं. टीएमपी/46/2013-सीओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013, जोकि राजपत्र सं. 254 द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध दिनांक 30 सितम्बर, 2013 द्वारा अधिसूचित किया गया था, के अधीन बीओटी आधार पर माटनचेरी घाट पर क्यू 1 से क्यू 3 में बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/46/2013-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)
(ii). श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(दिसम्बर 2013 के 19वें दिन पारित)

पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 31 जुलाई, 2013 के कवर के अंतर्गत 31 जुलाई, 2013 को महापत्तन न्यास अधिनियम (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 'महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013' जारी किए थे। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निर्देशों के अनुपालन में, उक्त दिशानिर्देश राजपत्र सं. 214 द्वारा 8 अगस्त, 2013 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध द्वारा अधिसूचित किए गए थे। उक्त दिशानिर्देश 31 जुलाई, 2013 से प्रभावी हैं। तत्पश्चात, एमओएस ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 जारी किए थे और 9 सितम्बर 2013 से लागू किए थे।

2. एमओएस द्वारा जारी किए गए 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसरण में, कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) ने अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर, 2013 द्वारा सार्वजनिक निजी भागीदारी मॉडल के माध्यम से बीओटी आधार पर माटनचेरी घाट पर क्यू 1 से क्यू 3 में बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था।

3. सीओपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में, 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों का खंड 2.2 नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:—

“2.2. प्रत्येक घटक/घटकों की श्रेणी और प्रत्येक सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवा अथवा सेवाओं के संयोजन, जैसी भी स्थिति हो, के लिए संदर्भ प्रशुल्क (“संदर्भ प्रशुल्क”) संबद्ध महापत्तन से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर प्रत्येक पत्तन के लिए टीएमपी द्वारा निर्धारित किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और “कार्यनिष्पादन मानक” शामिल किए जाएंगे। **संदर्भ प्रशुल्क** 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए निर्धारित किया गया उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि उस महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है अथवा संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव भेज सकते हैं जो उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो। संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते समय, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अधीन निर्धारित प्रशुल्क में डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा तक प्रतिवर्ष वृद्धि की जाएगी, जैसा 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन टीएमपी के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और अनुवर्ती प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए उक्त दिशानिर्देशों में दिया गया है जब प्रश्नाधीन परियोजना विशेष के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा है। प्रस्ताव प्राप्त होने पर, टीएमपी प्राप्ति के 15 दिनों के भीतर संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक अधिसूचित करेगा।”

4.1. सीओपीटी ने बताया है कि उसके पत्तन पर सीमेंट, खाद्यान्नों, कारों और अन्य बल्क कार्गो के लिए कोई अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया था। सीओपीटी ने बताया है कि संदर्भ प्रशुल्क किसी अन्य महापत्तन न्यास में उपलब्ध नहीं है जो इसी तरह की समान परियोजना में प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व करता हो। प्रस्ताव की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:—

- (i). माटनचेरी घाट में 4 घाट अर्थात् क्यू 1, क्यू 2, क्यू 3 और क्यू 4 हैं। पत्तन माटनचेरी घाट के पुनर्निर्माण की योजना बना रहा है और डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण आधार पर पीपीपी के माध्यम से बहुउद्देशीय टर्मिनल के रूप में बर्थ क्यू 1 से क्यू 3 विकसित करने का निर्णय लिया है।
- (ii). क्यू 1 से क्यू 3 बर्थ की लम्बाई लगभग 7.15 हैक्टेयर के बैकअप क्षेत्र के साथ 410 मीटर है। ये वे सुविधाएं (जैसे हस्तांतरण शैड और भंडारगृह आदि) हैं जो “जहां जिस स्थिति में हैं” पर इस परियोजना के हिस्से के रूप में हस्तांतरित की जाएंगी।
- (iii). घुमाव सर्किल की सीमा होने के कारण, पोत आकार जो घाट पर प्रहस्तित किया जा सकता है, लम्बाई में 180 मीटर तक सीमित किया गया है। बर्थ में दो पोतों, 180 मीटर लम्बाई का एक पोत और 160 मीटर लम्बाई का दूसरा पोत, को एक-साथ बर्थ में खड़ा करने के लिए पर्याप्त लम्बाई होगी। जैसाकि दो पोत एक-साथ व्यवस्थित किए जा सकते हैं, कुल उपलब्ध बर्थ दिवस 730 (365*2) होंगे।
- (iv). कार, सीमेंट, खाद्यान्न, टिम्बर और अन्य शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो के प्रमुख घटक होने की संभावना है जो बर्थ में प्रहस्तित किए जाएंगे। तथापि, प्रमुख यातायात सीमेंट और कारों से ही आने की संभावना है।
- (v). सीमेंट और अन्य सामान्य कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणनाएं बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपलब्ध करवाए गए 2008 के दिशानिर्देशों के आधार पर की गई हैं। 2008 के दिशानिर्देशों में आरओ-आरओ प्रकार की सुविधा के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश/मानक उपलब्ध नहीं हैं। तथापि, इसी तरह की एक परियोजना इस प्राधिकरण द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास के लिए अनुमोदित की गई थी और प्रशुल्क आदेश 15 अक्टूबर 2012 को अधिसूचित किया गया था। आरओ-आरओ सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क तैयार किया गया है और समान तरीकों के आधार पर प्रस्तावित किया गया है।
- (vi). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता:
 - (क). बहुउद्देशीय टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सुविधा के ऐसे विभिन्न घटकों पर विचार करते हुए निर्धारित की जाएगी जो निर्धारित मानकों के अनुसार उपस्कर और संयंत्र तथा मशीनरी उपलब्ध करवाए जाएंगे, उत्पादकता स्तरों और उपयोगिता स्तरों पर सृजित किए जाने अपेक्षित होंगे। प्रशुल्क किसी यातायात पूर्वानुमान के बावजूद टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किया जाएगा।
 - (ख). इस परियोजना में, बर्थ बल्क कार्गो पोतों और आरओ-आरओ पोतों द्वारा शेयर किए जाएंगे, 2008 के दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित की गई सर्वोत्तम क्षमता की गणना के लिए सूत्र को उसी रूप में लागू नहीं किया जा सकेगा। उसके मद्देनजर, ऐसे बर्थ दिवसों की गणना करना आवश्यक है जो पहले आरओ-आरओ पोतों द्वारा अधिग्रहीत की जाएगी। सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो के लिए सर्वोत्तम क्षमता, बाद में, इन बहुउद्देशीय कार्गो के लिए उपलब्ध बर्थ दिवसों की संख्या के आधार पर निर्धारित की गई है। (यह आरओ-आरओ सह बहुउद्देशीय बर्थ तथा बहुपरतीय कार पार्क के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 17 अगस्त 2012 को अनुमोदित सीएचपीटी आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।)
 - (ग). कार प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:
 - (i). 1.5 है० की सीमा तक भंडारण क्षेत्र कार पार्किंग, जिसके लगभग 1000 कारें व्यवस्थित करने की संभावना है, के लिए विकसित करने का प्रस्ताव किया गया है। अतः, भूमि स्लॉटों की संख्या 1000 सुविचारित की गई है।
 - (ii). चूंकि, यह एक बहुपरतीय कार पार्क नहीं है, स्टेक ऊंचाई प्रति कार स्लॉट केवल एक ही कार व्यवस्थित करने के लिए 1 सुविचारित की गई है।
 - (iii). शीर्ष कारक इस मामले में प्रासंगिक नहीं समझा गया है और इसलिए इसे 1 माना गया है।
 - (iv). एक कार की पार्किंग के लिए औसत क्षेत्र 12मी² सुविचारित किया गया है। इसके ऊपर, 25 प्रतिशत मार्जिन पट्टन तथा सर्कुलेशन सड़कों के लिए जोड़ा गया है। इस प्रकार, यार्ड में पार्किंग के लिए 15मी² प्रति कार का कुल क्षेत्र सुविचारित किया गया है।
 - (v). तटीय प्रचालनों के लिए छोटे आकार के कार कैरियरों के तैनात किए जाने की उम्मीद है। पोत का पार्सल आकार 1000 सं. की दुलाई के लिए परिकल्पित किया गया है। प्रहस्तन दर उतराई प्रचालन के लिए विनियुक्त किए जाने

वाले ड्राईवरों की संख्या पर निर्भर करती है। 12 घंटे प्रत्येक की दो पारियों में 10 ड्राईवर विनियुक्त किए जाने का प्रस्ताव है। एक ड्राईवर का संभावित औसत टर्नओवर 5 कारों प्रति प्रभावी कार्य घंटा है। 20 कार्य घंटे प्रतिदिन पर विचार करते हुए, दो पारियों के माध्यम से कुल प्रभावी कार्य समय, प्रहस्तनदर प्रतिदिन 1000 सं. परिगणित की गई है।

- (vi). सीओपीटी ने पूर्वकाल में कारों की कोई पर्याप्त मात्रा प्रहस्तित नहीं की है, इसलिए औसत विराम समय पूर्व आंकड़ों के आधार पर निर्धारित नहीं किया जा सकेगा। सामान्यतः, कारें निःशुल्क अवधि समय के भीतर ही निकासित की जाती हैं। कोचीन पत्तन में कारों की निकासी के लिए पर्याप्त सड़क अवसंरचना संपर्क है। इसके मद्देनजर, सीओपीटी द्वारा सुविचारित औसत विराम समय 4 दिन है। तथापि, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चेन्नई पत्तन कार यातायात की बड़ी मात्रा प्रहस्तित करता है। सीएचपीटी में औसत विराम समय पिछले कुछ वर्षों के आंकड़ों के आधार पर 4 दिन है।
- (vii). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने 2008 के अप्रैल प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र लागू करते हुए कारों के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 63,875 कारें अनुमानित की गई है।
- (viii). कारों को ढोने वाले पोतों द्वारा अधिग्रहीत बर्थ दिवसों का अनुमानन:
कार प्रहस्तन दर 1000 कारें प्रतिदिन सुविचारित की गई है जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है। इसके अलावा, यह अनुमान लगाया गया है कि जलयान की बर्थिंग और डि-बर्थिंग के लिए लगभग 3 घंटे (0.125 दिन) का समय अपेक्षित होता है। पोत का औसत पार्सल आकार लगभग 1000 कारें अनुमानित किया गया है। कार प्रहस्तन के लिए अपेक्षित बर्थ दिवसों की सं. इस प्रकार 71.9 दिन निर्धारित की गई है जोकि निम्नवत् है:-
= कार की सर्वोत्तम क्षमता/कारों की प्रहस्तन दर + 0.125दिनXसंभावित पोतों की सं.
= 63,875 / 1000 + 0.125 x 63,875 / 1000
= 71.9 बर्थ दिवस
- (ix). 2 पोतों के लिए कुल बर्थ दिवस जो क्यू 1 से क्यू 3 बर्थ पर व्यवस्थित किए जा सकेंगे 730 दिन होंगे जिसमें से 71.9 बर्थ दिवस आरओ-आरओ सुविधा के लिए पोतों द्वारा कारें लाने में लग जाएंगे।
- (घ). **सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम क्षमता**
- (i). सभी अन्य बल्क कार्गो के लिए सर्वोत्तम बर्थ दिवस 439.10 दिन परिगणित किया गया है जोकि निम्नवत् है:-
कुल बर्थ दिवस = (70% कुशलता * कुल उपलब्ध दिवस) - आरओ-आरओ प्रचालन के लिए बर्थ दिवस
= 0.7 * 730 दिन - 71.9 दिन = 439.1 दिन
- (ii). साध्यता रिपोर्ट में किए गए यातायात निर्धारण के अनुसार, कार्गो का प्रकार, अनुमानित यातायात, औसत पार्सल आकार, घटक-वार बर्थ दिवस और विभिन्न कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी नीचे तालिका में दी गई है:-
- | विवरण | अनुमानित यातायात (लाख टनों में) | टनभार के रूप में कार्गो की हिस्सेदारी | पार्सल आकार (टन) | पोतों की सं. | प्रहस्तन दर (टीपीडी) | कुल बर्थ दिवस* (दिवस) | बर्थ दिवसों की हिस्सेदारी |
|-----------|---------------------------------|---------------------------------------|------------------|--------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| सीमेंट | 9.90 | 53% | 15000 | 66 | 5000 | 206.3 | 46% |
| गेहूँ | 4.35 | 23% | 15000 | 29 | 7500 | 61.6 | 14% |
| टिम्बर | 3.28 | 18% | 8000 | 41 | 2500 | 136.3 | 30% |
| अन्य | 1.12 | 6% | 8000 | 14 | 2500 | 46.6 | 10% |
| कुल टनभार | 18.65 | 100% | - | 150 | - | 450.8 | 100% |
- * कुल बर्थ दिवस बर्थिंग तथा डि-बर्थिंग गतिविधियों के लिए प्रत्येक पोत हेतु 3 घंटे के अतिरिक्त समय पर विचार करने के बाद हैं।
- (iii). विभिन्न कार्गो की कुल हिस्सेदारी बर्थ अधिग्रहण करने वाले कार्गो के दिनों की कुल संख्या के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (iv). सीमेंट ढोने वाले पोतों के लिए अनुमानित उतराई दर 5000 टीपीडी सुविचारित की गई है। गुजरात अम्बुजा सीमेंट लिमिटेड से इकट्ठा किए गए ब्योरो के अनुसार, उनके टर्मिनल में प्रहस्तित सीमेंट कैरियरों के पार्सल आकार 15000 टन से 16000 टन है। इन पोतों को खाली करने के लिए औसतन 3 दिन प्रभावी कार्य समय लिया गया है। तदनुसार, सीमेंट के लिए प्रहस्तन 5000 टन प्रतिदिन सुविचारित की गई है।
- (v). 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, खाद्यान्नों के लिए प्रहस्तन दर 30000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोतों लिए 10000 टन/दिन और छोटे पार्सल आकार के लिए 7,500 टन/दिन सुविचारित किया जाना चाहिए। प्रस्तावित परियोजना में, खाद्यान्नों को ढोने वाले पोतों का पार्सल आकार 15000 टन अनुमानित किया गया है। अधिकतम 64 टन क्षमता की एक मोबाइल हारबर क्रेन तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई है। प्रस्तावित उपस्कर की सहायता से खाद्यान्नों के लिए 7500 टीपीडी की उतराई दर प्राप्त करना संभव होगा। हैंडी साइज बल्क कैरियर गेहूँ के तटीय परिवहन के लिए तैनात किए जाने की उम्मीद है। लगभग 60 टन क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेन (एमएचसी) हैंडी साइज पोतों के लिए उतराई उपस्कर का आदर्श प्रकार है। प्रस्तावित 64 टन क्षमता एमएचसी ने 800 टन प्रति घंटा की आउटपुट क्षमता रेट की है। रेट किए गए आउटपुट के 60 प्रतिशत और एक दिन में 16 घंटे प्रभावी कार्य पर विचार करते हुए, प्रहस्तन दर 7680 टन (800 x 0.60 x 16) अर्थात् 7500 टन प्रतिदिन परिगणित होता है। यह प्रहस्तन क्षमता टर्मिनल की पूर्वानुमानित बल्क कार्गो संभावना से मेल खाती है।

- (vi). 64 टन क्षमता की प्रस्तावित मोबाइल हारबर क्रेन टिम्बर लट्टों तथा अन्य ब्रेक-बल्क कार्गो की उतराई के लिए भी इस्तेमाल की जाएगी। यह प्रहस्तन दर एक बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अन्य बल्क कार्गो के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार 2500 टन/दिन पर अंगीकृत की गई है।
- (ड). उपर्युक्त अनुमानों के साथ, सर्वोत्तम क्षमता 19.10 टन जमा 63,875 कार इकाईयां प्रति वर्ष पर परिकलित की गई है। कार्गो की अलग-अलग हिस्सेदारी के आधार पर, प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए सर्वोत्तम क्षमता नीचे दर्शाई गई है:-

विवरण	सर्वोत्तम क्षमता (लाख टनों में)	कुल बर्थ अधिग्रहण का प्रतिशत
सीमेंट	10.10	39.5%
गेहूँ	4.61	12.0%
टिम्बर	3.29	34.4%
अन्य	1.10	
कुल टनभार	19.10	85.9%
कारों के प्रहस्तन के लिए क्षमता	63,875 कारें	14.1%

टिप्पणी: कुल सर्वोत्तम क्षमता में से कारों की प्रतिशत क्षमता आरओ-आरओ प्रचालनों के लिए बर्थ अधिग्रहण के आधार पर अनुमानित की गई है। शेष क्षमता (85.9 प्रतिशत) उनके अलग-अलग बर्थ अधिग्रहण के आधार पर बल्क कार्गो में विभाजित की गई है।

- (vii). सीओपीटी ने उनके सीमेंट ढोने वाले पोतों को बर्थ उपलब्ध करवाने के लिए मै0 गुजरात अम्बुजा सीमेंट लिमिटेड के साथ 30 वर्षों का अनुबंध किया है। यह कम्पनी पोतों से अपनी स्वयं की सुविधाओं का इस्तेमाल करते हुए सीमेंट पम्प करेगी। इसके अलावा, क्यू 1 बर्थ का बैंकअप क्षेत्र भी कम्पनी को पट्टे पर दिया गया है और उनका केपटिव सीमेंट भंडारण और उनकी पैकिंग इकाई अब प्रचालन में है। उसके मद्देनजर, यह बैंकअप क्षेत्र इस परियोजना के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, अन्य पोतों के मुकाबले कम्पनी द्वारा सीमित सेवाएं अपेक्षित होंगी जिनके लिए उतराई, परिवहन, भंडारण, बैगिंग और पैकिंग सहित बृहत् सेवाओं की आवश्यकता होगी। साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, मै0 गुजरात अम्बुजा सीमेंट लिमिटेड की मौजूदा सुविधा और संयुक्त उपयोक्ता सुविधा के लिए यातायात की समान मात्रा होगी। इसलिए, सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता सीमेंट उपयोक्ताओं की दो श्रेणियों के बीच बराबर-बराबर बांटा गया है। सीमेंट उपयोक्ताओं की दो श्रेणियों के ब्रेकअप को शामिल करने के बाद टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता नीचे दी गई है:-

विवरण	सर्वोत्तम क्षमता (लाख टनों में)	कुल बर्थ अधिग्रहण का प्रतिशत
सीमेंट - मौजूदा उपयोक्ता	5.05	19.75%
सीमेंट - सामान्य उपयोक्ता	5.05	19.75%
गेहूँ	4.61	12.0%
टिम्बर	3.29	34.4%
अन्य	1.10	
कुल टनभार	19.10	85.9%
कारों के प्रहस्तन के लिए क्षमता	63,875 कारें	14.1%

- (viii). पूंजी लागत अनुमानन:

- (क). कुल पूंजी लागत रु0 249.43 करोड़ अनुमानित की गई है जिसमें बर्थ निर्माण लागत के लिए रु0 86.71 करोड़ और कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण सेवाओं के लिए रु0 162.73 करोड़ और पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित विविध लागत शामिल है।

- (ख). बर्थ निर्माण लागत
बर्थिंग सेवा के लिए पूंजी लागत निम्नवत् अनुमानित की गई है:-

विवरण	रु0 करोड़ों में
बर्थ निर्माण लागत	82.58
अन्य लागतें (उपर्युक्त का 5 प्रतिशत)	4.13
बर्थिंग सुविधा के लिए कुल सिविल पूंजी लागतें	86.71

- (ग). सिविल निर्माण लागत
सिविल निर्माण लागतें रु0 78.12 करोड़ पर अनुमानित की गई हैं और इसका घटक-वार विभाजन नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

रु0 करोड़ों में						
सिविल लागतें	कुल	कारें	सीमेंट-सामान्य उपयोक्ता	सीमेंट - मौजूदा उपयोक्ता	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सामान्य लागतें - बर्थ अधिग्रहणता के अनुसार विभाजित						
संपर्क पुल	2.80	0.39	0.55	0.55	0.34	0.96
पृथ्वी दबाव छोड़ना और तट सुरक्षा	2.27	0.32	0.45	0.45	0.27	0.78

रु0 करोड़ों में						
सिविल लागतें	कुल	करें	सीमेंट— सामान्य उपयोक्ता	सीमेंट — मौजूदा उपयोक्ता	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
व्यवस्था						
फोरशोर रोड और फुटपाथ	0.77	0.11	0.15	0.15	0.09	0.27
सड़कों तथा ट्रेनों का रिफरबिशमेंट	1.15	0.16	0.23	0.23	0.14	0.40
सुरक्षा कम्पाउंड दीवार का निर्माण	0.75	0.11	0.15	0.15	0.09	0.26
कुल सामान्य लागत	7.74	1.09	1.53	1.53	0.93	2.67
विशिष्ट लागतें						
मौजूदा भवनों की लागत	17.72	2.55	2.82	0.63	10.61	1.10
मौजूदा भंडारगृहों और अन्य भवनों की रिफरबिशमेंट	9.23	---	---	---	9.23	--
कार पार्किंग क्षेत्र का विकास	3.46	3.46	--	---	--	--
फ्लैट टाइप सीमेंट स्टोरेज सिलो का निर्माण	39.96	---	39.96	---	---	--
कुल विशिष्ट लागत	70.37	6.01	42.78	0.63	19.84	1.10
कुल सिविल लागतें — घटक विशिष्ट	78.12	7.10	44.31	2.17	20.78	3.77

(घ). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर लागतें

कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए पूंजी लागत रु0 76.86 करोड़ अनुमानित की गई है जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

रु0 करोड़ों में						
अभियांत्रिक तथा बिजली लागतें	कुल	करें	सीमेंट— सामान्य उपयोक्ता	सीमेंट — मौजूदा उपयोक्ता	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सामान्य लागतें — कार्गो की क्षमता के अनुसार विभाजित						
सामान्य बिजली आपूर्ति और रोशनीकरण	2.31	0.32	0.46	0.46	0.28	0.79
अग्नि शमन प्रणाली	1.15	0.16	0.23	0.23	0.14	0.40
विशिष्ट लागतें						
सीमेंट प्रहस्तन उपस्कर	44.07		44.07			
बल्क कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	29.33				7.39	21.94
कुल अभियांत्रिक और बिजली लागतें	76.86	0.49	44.75	0.68	7.81	23.13

(ङ). विविध लागतें:

2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार, विविध पूंजी लागत कुल परियोजना लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

(च). बर्थ निर्माण लागत को छोड़कर सिविल, अभियांत्रिक उपस्कर और विविध लागत से संबंधित कुल पूंजी लागत रु0 162.73 करोड़ अनुमानित किया गया है जिसे नीचे कार्गो—वार तालिकाबद्ध किया गया है:—

(रु0 करोड़ों में)

लागतें	कुल	करें	सीमेंट— सामान्य उपयोक्ता	सीमेंट — मौजूदा उपयोक्ता	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सिविल लागतें	78.12	7.10	44.31	2.17	20.78	3.77
कार्गो प्रहस्तन लागतें	76.86	0.49	44.75	0.68	7.81	23.13
कुल लागतें	154.99	7.59	89.06	2.85	28.59	26.90
विविध (5%)	7.75	0.38	4.45	0.14	1.43	1.34
कुल लागतें	162.73	7.97	93.51	2.99	30.01	28.24

(ix). वार्षिक प्रचालन लागत:

(क). प्रचालन लागत 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों और सिद्धांतों को अंगीकृत करते हुए अनुमानित किया गया है। [प्रचालन लागत का अनुमान लगाने में लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के लिए बिजली उपभोग, ईंधन उपभोग और आधार सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव पर अनुवर्ती अनुच्छेद में बताया गया है और इसलिए यहां दोहराया नहीं गया है।]

(ख). सिविल निर्माण और कार्गो प्रहस्तन उपस्कर लागत से संबंधित पूंजी लागत बर्थ अधिग्रहण के आधार पर विभिन्न कार्गो समूह में बांटा गया है। प्रचालन लागत जैसे मरम्मतें और अनुरक्षण, मूल्यहास, बीमा, पूंजी लागत के प्रतिशत से संबंधित अन्य लागतें 2008

के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार घटक-वार निर्धारित किए गए हैं। विशिष्ट लागतें घटक-विशिष्ट विचारों के अनुसार आबंटित की गई हैं।

(ग). सीओपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	कारें	सीमेंट-सामान्य उपयोगिता	सीमेंट - मौजूदा उपयोगिता	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
(i).	बिजली					
	(क). परिवर्तनीय लागत	32.20	181.30	8.80	47.60	65.90
	(ख). निश्चित लागत	4.10	63.30	5.70	9.70	27.70
	उपजोड़ (i)	36.30	244.60	14.50	57.30	93.60
(ii).	ईंधन	--	21.20	--	38.70	--
(iii).	मरम्मतें और अनुरक्षण					
	(क). सिविल परिसंपत्तियां (पूँजी लागतों का 1%)	7.10	44.30	2.20	20.80	3.80
	(ख). अभियांत्रिक परिसंपत्तियां (पूँजी लागतों का 5%)	2.40	223.70	3.40	39.00	115.70
	उपजोड़ (iii)	9.50	268.10	5.60	59.80	119.40
(iv).	बीमा (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1%)	7.60	89.10	2.80	28.60	26.90
(v).	मूल्यह्रास					
	(क). सिविल परिसंपत्तियां (@ 3.34% वार्षिक)	23.70	148.00	7.20	69.40	12.60
	(ख). अभियांत्रिक और बिजली परिसंपत्तियां (@ 10.34% वार्षिक)	5.00	462.70	7.10	80.70	239.20
	उपजोड़ (v)	28.80	610.70	14.30	150.10	251.80
(vi).	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य 5%)	37.90	445.30	14.20	142.90	134.50
(vi).	लाइसेंस शुल्क	52.40	60.80	14.30	48.70	24.90
	कुल प्रचालन लागत	172.50	1739.70	65.80	526.10	651.10

(x). पत्तन ने 16 प्रतिशत आरओसीई पर विचार किया है।

(xi). वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का प्रभाजन:

(क). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित किए जाने वाली कुल अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत, भंडारण प्रभार और विविध प्रभारों के प्रत्येक के लिए 5 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करते हैं। यही बल्क कार्गो-सीमेंट (सामान्य उपयोगिता), खाद्यान्नों तथा अन्य कार्गो के लिए अंगीकृत किया गया है।

(ख). आरओ-आरओ सुविधा के लिए, साध्यता रिपोर्ट और अध्ययन में यह देखा गया है कि निःशुल्क अवधि से परे शेष कारों और विविध सेवाएं आकर्षित करने के लिए मामूली गुंजाइश है। इसलिए, आरओ-आरओ प्रचालनों के लिए, समेकित प्रहस्तन प्रभार के लिए कार प्रहस्तन सेवाओं से अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 98 प्रतिशत और भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार के लिए 1-1 प्रतिशत प्रभाजन का प्रस्ताव किया गया है।

(ग). सीमेंट के संबंध में, मै0 गुजरात अम्बूजा सीमेंट लिमिटेड की मौजूदा सुविधा के लिए सीमेंट ढोने वाले पोत भंडारित नहीं किए जाएंगे अथवा कोई अन्य विविध प्रभार आकर्षित नहीं करेंगे क्योंकि इस उन्हे अलग-अलग आबंटित किए गए भंडारण क्षेत्र में सीधे पम्प किए गए हैं। इसलिए, मौजूदा सीमेंट सुविधा के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा के 100 प्रतिशत का सीमेंट प्रहस्तन प्रभारों में प्रभाजन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

(घ). तदनुसार, पत्तन ने विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए एआरआर प्रभाजन का प्रस्ताव किया है जो नीचे दिया गया है:-

प्रशुल्क समूह	कुल आर्बटिट राजस्व का प्रतिशत				
	कारें	सीमेंट-सामान्य उपयोक्ता	सीमेंट - मौजूदा उपयोक्ता	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	98	90	100	90	90
भंडारण प्रभार	1	5	0	5	5
विविध प्रभार	1	5	0	5	5

(xii). एआरआर कुल प्रचालन लागत और कार्गो-वार 16 प्रतिशत आरओसीई के जोड़ रूप में निर्धारित किया गया है और कार्गो प्रहस्तन, भंडारण और विविध प्रभारों में प्रभाजित किया गया है जैसाकि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

विवरण	इकाई	कुल	कारें	सीमेंट-सामान्य उपयोक्ता	सीमेंट - मौजूदा उपयोक्ता	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सर्वोत्तम क्षमता	इकाईयां/एमटीपीए		63875	0.507	0.507	0.446	0.451
प्रचालन लागतें	रु० लाख	3155.20	172.50	1739.70	65.80	526.10	651.10
16% आरओसीई	रु० लाख	2603.80	127.50	1496.30	47.90	480.20	451.90
कुल राजस्व अपेक्षा	रु० लाख	5759.00	300.00	3236.0	113.70	1006.30	1103.00
राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन							
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	रु० लाख	5218.50	294.0	2912.40	113.70	905.70	992.70
भंडारण प्रभार	रु० लाख	270.20	3.00	161.80	0.0	50.30	55.10
विविध प्रभार	रु० लाख	270.20	3.00	161.80	0.0	50.30	55.10

(xiii). (क). बर्थ किराया सेवाओं के लिए, वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत के रूप में बर्थिंग सेवा से संबंधित पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर विचार करते हुए रु० 1519.20 लाख और वार्षिक निकर्षण लागत के लिए रु० 45.20 लाख और 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई निर्धारित किया गया है।

(ख). अनुमानित एआरआर में रु० 45.20 लाख प्रतिवर्ष पर अनुमानित वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण लागत के संबंध में, पत्तन ने निवेदन किया है कि गहराई से वृद्धि पर विचार नहीं किया गया है। इसलिए, वर्तमान परियोजना में कोई निकर्षण पूंजी शामिल नहीं है। पत्तन चैनलों के पूर्व कार्यनिष्पादन ब्योरो के आधार पर, वार्षिक सिलटेशन की औसत गहराई 3.0 मी. निर्धारित की गई है। इसलिए, नियमित रूप से वार्षिक निकर्षण करने की जरूरत होगी। अनुमानित वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण मात्रा 64,500 घन मी. है। वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण की अनुमानित लागत रु० 70.00 प्रति घन मी. की दर से रु० 45,15,000/- होगी। इसलिए, राजस्व अपेक्षा में इस पर विचार किया गया है।

(ग). पत्तन ने विदेशगामी पोत के लिए रु० 1.55 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग और तटीय पोत के लिए रु० 0.93 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग के प्रस्तावित बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजी है।

(xiv). सीओपीटी ने अपनी प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निम्नलिखित संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन की मांग की है:

(ख). बर्थ किराया

इकाई	विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1.559	0.935

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार

(I). कार

क्र.सं.	प्रशुल्क प्रभार	इकाई	विदेशगामी कार्गो (रु० में)	तटीय कार्गो (रु० में)
(i).	प्रहस्तन प्रभार	प्रति कार/वाहन	742.3	445.3
(ii).	5 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार	रुपये प्रति कार प्रतिदिन अथवा उसका भाग		
	(क). निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पांच दिन			16.7
	(ख). निःशुल्क अवधि के बाद 6वें दिन से 10वें दिन			25.0
	(ग). 11वें दिन से आगे			33.4
(iii).	विविध प्रभार	प्रति कार/वाहन		4.70

(II). बल्क कार्गो प्रहस्तन

क्र.सं.	प्रशुल्क प्रभार	इकाई	विदेशगामी कार्गो (रु० में)		तटीय कार्गो (रु० में)
(i).	प्रहस्तन प्रभार	दर रुपयों में प्रति टन			
	(क).सीमेंट – सामान्य उपयोक्ता		926.70		555.90
	(ख). सीमेंट – मौजूदा		--		22.40
	(ग). खाद्यान्न		327.60		196.50
	(घ). अन्य बल्क कार्गो		244.60		146.70
(ii).	5 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार	रुपये प्रति कार प्रतिदिन अथवा उसका भाग	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य बल्क कार्गो
	(क). निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पांच दिन		113.44	6.34	43.47
	(ख). निःशुल्क अवधि के बाद 6वें दिन से 10वें दिन		170.16	9.50	65.21
	(ग). 11वें दिन से आगे		226.87	12.67	86.95
(iii).	विविध प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	31.91	11.28	12.23

4.2. सीओपीटी ने प्रस्ताव के साथ प्रस्तावित दरमान (एसओआर) और साध्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। पत्तन ने प्रस्ताव के साथ लघुसूचीबद्ध आवेदकों और भावी उपयोक्ताओं के नाम तथा पते भी भेजे थे।

5.1. सीओपीटी प्रस्ताव दिनांक 17 सितम्बर 2013 की प्राथमिक संवीक्षा पर, यह देखा गया था कि सीओपीटी ने मौजूदा सीमेंट उपयोक्ता और सीमेंट के सामान्य उपयोक्ता के लिए दरों के दो अलग-अलग सैट प्रस्तावित किए हैं। यह 2013 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किए गए प्रावधान के अनुसार नहीं पाया गया था और इसलिए सीओपीटी का प्रस्ताव दिनांक 17 सितम्बर 2013 हमारे पत्र दिनांक 24 सितम्बर 2013 द्वारा पत्तन को हमारी टिप्पणी के साथ वापिस लौटा दिया गया था और पत्तन को सलाह दी गई थी कि 2013 के दिशानिर्देशों के अनुपालन में संशोधित प्रस्ताव दाखिल करें।

5.2. इस संबंध में, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 25 सितम्बर 2013 द्वारा हमारे पत्र दिनांक 24 सितम्बर 2013 द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर प्रत्युत्तर दिया था। सीओपीटी प्रस्ताव में हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं और उनपर सीओपीटी के प्रत्युत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु	सीओपीटी का प्रत्युत्तर
(i).	(क). सीओपीटी के प्रस्ताव के पैरा 4.17 से यह विदित हुआ है कि तीन बर्थ क्यू 1 से क्यू 3 जिनके लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है, सीओपीटी ने मै0 गुजरात अम्बुजा सीमेंट लिमिटेड (जीएसीएल) के साथ 30 वर्षों की अवधि के लिए एक अनुबंध किया था और केपटिव सीमेंट प्रहस्तन, भंडारण और पैकिंग इकाई उपलब्ध करवाने के लिए बैकअप क्षेत्र के साथ बर्थ सं. क्यू 1 जीएसीएल को उपलब्ध करवाया है। सीओपीटी ने बताया है कि जीएसीएल द्वारा सीमेंट प्रहस्तन सुविधा पत्तन में पहले से प्रचालन में है।	(i). सीओपीटी ने मादनचेरी घाट के क्यू-1 बर्थ के पीछे 2.77 एकड़ भूमि क्षेत्र मै0 गुजरात अम्बुजा सीमेंट्स लि0 (मै0 अम्बुजा सीमेंट्स लि0 में परिवर्तित) को सीमेंट उतराई तथा पैकिंग टर्मिनल स्थापित करने और पनीमेटिक उतराई प्रणाली के संस्थापन 30 वर्षों की अवधि हेतु 1998 में पट्टे पर आबंटित किया गया था। बाद में, 2001 में इसने पट्टे पर दिए गए क्षेत्र में सीमेंट टर्मिनल के संस्थापन के लिए कम्पनी के साथ समझौता ज्ञापन किया था। टर्मिनल के प्रचालन के साथ किए गए समझौता ज्ञापन में खंड, लागू एमजीटी, क्यू-1 बर्थ का प्रयोग, प्राप्त की गई सेवाओं, सुरक्षा जमा, आदि के लिए समय-समय पर प्रचलित दरमान के अनुसार पत्तन को भुगतान किए जाने वाले प्रभार। एमओयू की प्रति भेजी गई है। (ii). मै0 अम्बुजा सीमेंट्स लि0 को कोई छूट दिए बिना क्यू-1 बर्थ में सीमेंट के लिए सुविधा प्राप्त करने की अनुमति दी गई है। क्यू-1 बर्थ सामान्य उपयोक्ता सुविधा के रूप में पत्तन के निपटान पर रहता है। तथापि, एमओयू के अनुसार, एमजीटी प्रावधान के लिए प्रतिलाभ में, मै0 अम्बुजा के लिए सीमेंट ढोने वाले पोत क्यू-1 में बर्थिंग वरीयता प्राप्त कर रहे हैं। (iii). क्यू-1 बर्थ वर्तमान में डायलेफिडेडिड है और क्रेन का बोझ नहीं ले सकता। यह अंतिम नहीं हो सकता और मै0 अम्बुजा सीमेंट्स लि0 का लगातार प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए पुनर्निर्मित किए जाने की आवश्यकता है। (iv). स्थिति के मद्देनजर, पत्तन ने अतिरिक्त पूंजी लागत और परियोजना में क्यू-1 बर्थ में खर्च की जाने वाली प्रचालन लागत को शामिल करने का प्रस्ताव किया है। मै0 अम्बुजा का कार्गो और परियोजना की सर्वोत्तम क्षमता भी यातायात पूर्वानुमान में शामिल किया गया है। (v). पत्तन ने मै0 अम्बुजा के मामले में सीमेंट के लिए प्रहस्तन प्रभारों के लिए पृथक संदर्भ प्रशुल्क और सीमेंट भंडार तथा प्रहस्तन सुविधा
	(ख). हालांकि क्यू 1 बर्थ का पिछला क्षेत्र प्रस्ताव के दायरे से अलग रखा गया है, प्रस्ताव के पैरा 4.19 के अनुसार, 2013 दिशानिर्देशों के अधीन पीपीपी माडल पर विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सीओपीटी द्वारा निर्धारित 19.10 लाख टन की सर्वोत्तम क्षमता में 5.05 लाख टन की सर्वोत्तम क्षमता शामिल है जोकि सीमेंट प्रहस्तन के लिए मौजूदा उपयोक्ता (अर्थात् जीएसीएल) से संबंधित है। इसके अलावा, पूंजी लागतों और प्रचालन लागतों का अनुमान भी जीएसीएल को दिए गए बर्थ के प्रचालन के लिए पूंजी लागत और लागत के साथ गणना करता है।	

	(ग). इसके अलावा, यह देखा गया है कि सीओपीटी ने सीमेंट के प्रहस्तन के लिए संदर्भ दरों के दो सैटों – एक (तटीय कार्गो के लिए) रु0 22.40 प्रति टन पर मौजूदा उपयोक्ता के लिए और सामान्य उपयोक्ता के लिए (तटीय कार्गो के लिए) रु0 555.90 प्रति टन का प्रस्ताव किया है।	स्थापित करने के लिए बीओटी प्रचालक द्वारा खर्च किए जाने वाले पूंजी तथा प्रचालन व्यय अर्थात् सामान्य उपयोक्ता सुविधा के लिए रु0 93.51 करोड़ और मै0 अम्बुजा के लिए मौजूदा सुविधा को बढ़ावा देने के लिए रु0 2.99 करोड़ का प्रस्ताव किया है। इसलिए, मै0 अम्बुजा पर लागू सीमेंट प्रहस्तन के लिए दो दरें अर्थात् रु0 22.40 प्रति टन और सामान्य उपयोक्ता पर लागू रु0 555.90 प्रति टन प्रशुल्क प्रस्ताव में विनिर्दिष्ट किया गया है। एक बार परियोजना कार्यान्वित होने पर, मै0 अम्बुजा परियोजना के माध्यम से सृजित बेहतर सुविधा प्राप्त करेगा।
(ii).	2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 1.4 के अनुसार, 2013 के दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए टीएएमपी द्वारा अधिसूचित किया जाने वाला संदर्भ प्रशुल्क बीओटी/बीओओटी के अधीन परियोजनाओं अथवा सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी परियोजनाओं) के लिए कोई अन्य व्यवस्था के लिए लागू की गई है जिसके लिए इन दिशानिर्देशों के जारी होने की तारीख के बाद आरएफपी जारी किए गए हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5 को पढ़ने से यह स्पष्ट है कि टीएएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क इस आधार पर बोली दस्तावेज में शामिल किया जाना चाहिए जिनपर प्रचालक पीपीपी परियोजना के लिए बोली लगाएंगे। सुविधा का मौजूदा उपयोक्ता अथवा जहां पत्तन पृथक करार में पहले ही प्रवेश कर चुका है, खंड 1.4 में विनिर्दिष्ट के अनुसार 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित नहीं हैं। 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उस मौजूदा उपयोक्ता के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना की परिकल्पना नहीं की थी जिसके साथ पत्तन पहले ही करार कर चुका है। इस प्रकार, सीओपीटी का प्रस्ताव जिसमें सर्वोत्तम क्षमता शामिल है, पूंजी लागत और प्रचालन लागत तथा सुविधाएं पत्तन द्वारा जीएसीएल को क्यू 1 से क्यू 3 पर प्रस्तावित बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पत्तन तथा जीएसीएल के बीच पृथक करार के अधीन पहले ही ऑफर की गई हैं, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रावधानों के अनुसार नहीं है।	(vi). उपर्युक्त स्पष्टीकरणों पर विचार करते हुए, पत्तन ने अपने प्रस्ताव को वापिस लिया गया मानने के लिए अपने निर्णय की समीक्षा करने का अनुरोध किया है।
(iii).	उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, वर्तमान रूप में सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव को कार्यवाही के लिए नहीं लिया जा सकता और इसे वापिस लिया गया माना जाए।	

6. सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब दिनांक 25 सितम्बर 2013 की जांच करने पर, यह देखा गया था कि सीओपीटी ने अभी भी हमारे पत्र दिनांक 24 सितम्बर 2013 में उठाए गए 2013 के दिशानिर्देशों से विपथन को तर्कसंगत नहीं ठहराया गया है। इसलिए, एक पत्र हमारे पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2013 द्वारा सीओपीटी को संबोधित कर दोबारा भेजा गया था। हमारे पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2013 में उठाए गए प्रश्न तथा देखे गए बिन्दुओं और अपने पत्र दिनांक 1 अक्टूबर 2013 द्वारा का प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी का प्रत्युत्तर
(i).	2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 1.4 के अनुसार, 2013 के दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए टीएएमपी द्वारा अधिसूचित किया जाने वाला संदर्भ प्रशुल्क सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी परियोजनाओं) के लिए परियोजनाओं हेतु लागू है जिसके लिए इन दिशानिर्देशों के जारी हो की तारीख के बाद आरएफपी जारी किए गए हैं न कि पहले से प्रचालन अधीन मौजूदा बर्थ जैसे गुजरात अम्बुजा सीमेंट्स लि0 (जीएसीएल) के लिए नहीं है। सीओपीटी से अनुरोध है कि 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रासंगिक खंड का संदर्भ दें जिसके अधीन क्यू 1 बर्थ पर मौजूदा प्रचालक के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु सीओपीटी का प्रस्ताव पत्तन द्वारा किए गए पृथक करार के आधार पर प्रचालित किया जा रहा है और जीएसीएल सुविचारित किया जा सकता है। 2013 के दिशानिर्देशों में प्रासंगिक खंड भी बताएं जो मौजूदा जीएसीएल के लिए उसी कार्गो (अर्थात् सीमेंट) के लिए संदर्भ प्रशुल्क के दो सैट (तटीय कार्गो के लिए) रु0 22.40 प्रति टन और अन्य सामान्य उपयोक्ताओं के लिए (तटीय कार्गो हेतु) रु0 555.90 प्रति टन की अनुमति देते हैं। यदि सीओपीटी का मत है कि पैरा 2.2 में मांग किए गए 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन प्रासंगिक खंड के संदर्भ तैयार नहीं किया जा सकता, सीओपीटी जांच करे कि क्या सीओपीटी क्यू 1 बर्थ को छोड़कर अन्य बहुउद्देशीय बर्थों क्यू 2 और क्यू 3 के लिए संदर्भ प्रशुल्क के	(i). क्यू 1 बर्थ मै0 गुजरात अम्बुजा सीमेंट्स लिमिटेड (जीएसीएल) सहित विभिन्न उपयोक्ताओं द्वारा उपयोग किया जा रहा है। जीएसीएल कार्गो का उपयोग क्यू 1 बर्थ की क्षमता का 40 प्रतिशत है। इसलिए, सीओपीटी ने जीएसीएल के उपयोग पर विचार करते हुए क्यू 1 से क्यू 3 की परियोजना तैयार की है। (ii). क्यू 1 से क्यू 3 बर्थ 410 मीटर है। यह एक ही समय में केवल दो पोत व्यवस्थित कर सकता है। क्यू 1 बर्थ को अलग-अलग करने और परियोजना को सीमित करने से एक समय में केवल एक ही जलयान व्यवस्थित किया जा सकेगा। इससे परियोजना क्षमता में काफी कमी आएगी और पूर्वानुमानित थ्रुपुट प्रहस्तित करने में समर्थ नहीं होगा। (iii). बर्थ किराया जीएसीएल सहित सभी उपयोक्ताओं के लिए एकसमान होगा। (iv). यह परियोजना सामान्य उपयोक्ता सीमेंट बैगिंग संयंत्र में निवेश परिकल्पित करती है। चूंकि जीएसीएल ने अपने सीमेंट बैगिंग संयंत्र में निवेश किया है, प्रहस्तन के लिए दो दरें प्रस्तावित की गई हैं। इसलिए, जब एक उपयोक्ता बैगिंग सुविधा का इस्तेमाल करता है तो बर्थ किराये के अलावा तटीय कार्गो के लिए रु0 555.90 प्रति मी.ट. अदा करेगा। चूंकि जीसीएल का अपना बैगिंग संयंत्र है, इसलिए वह बर्थ किराये के अलावा रु0 22.40 प्रति मी.ट. अदा करेगा। (v). उपर्युक्त स्थिति दो भिन्न-भिन्न दरें निर्धारित करने अथवा जीएसीएल को वरीयता व्यवहार देने के लिए नहीं है।

निर्धारण हेतु संशोधित प्रस्ताव दाखिल कर सकता है।	(vi). उपर्युक्त के मद्देनजर, सीओपीटी ने प्रस्ताव वापिस करने के निर्णय पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है और दरें अधिसूचित करने के लिए अधिसूचना जारी करने का भी अनुरोध किया है।
--	--

7.1. सीओपीटी द्वारा प्रेषित और स्पष्टीकरणों, जैसा ऊपर दिए गए हैं, के मद्देनजर, प्रस्ताव दिनांक 17 सितम्बर 2013 प्रशुल्क मामले के रूप में 3 अक्टूबर 2013 को पंजीकृत किया गया था और परामर्श किया गया था।

7.2. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, साध्यता रिपोर्ट के साथ सीओपीटी प्रस्ताव दिनांक 17 सितम्बर 2013, सीओपीटी को हमारे पत्र दिनांक 24 सितम्बर 2013 और 30 सितम्बर 2013 और अपने पत्रों दिनांक 25 सितम्बर 2013 और 1 अक्टूबर 2013 द्वारा प्राप्त हुए सीओपीटी के प्रत्युत्तर संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा सीओपीटी द्वारा अग्रेषित लघुसूचीबद्ध आवेदकों को 13 अक्टूबर 2013 तक उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किए गए थे। उपयोक्ताओं से प्राप्त हुई टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी। सीओपीटी ने इंडियन नेशनल शिपओनर्स असोसिएशन की टिप्पणियों पर अपने पत्र दिनांक 21 अक्टूबर 2013 द्वारा और आईएमसी लिमिटेड की टिप्पणियों पर अपने पत्र दिनांक 6 नवम्बर 2013 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था।

8.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने सीओपीटी के लंबित प्रशुल्क मामलों पर चर्चा करने के लिए अपने पत्र सं. 8(13)/2013-टीएमपी दिनांक 4 अक्टूबर 2013 द्वारा नई दिल्ली में 8 अक्टूबर 2013 को एक बैठक आयोजित की थी। चर्चा किए गए प्रशुल्क मामलों में से एक मामला बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ सं. क्यू 1 से क्यू 3 के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु सीओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव था। इस बैठक की अध्यक्षता सलाहकार (एमओएस) द्वारा की गई थी और इस बैठक में संयुक्त सचिव (पत्तन), टीएमपी के सदस्य (वित्त), सचिव (आई/सी) और टीएमपी के निदेशक, अध्यक्ष (सीओपीटी) तथा एफए एंड सीएओ (सीओपीटी) ने भाग लिया था। हालांकि हमें उक्त बैठक के कार्यवृत्त प्राप्त नहीं हुए हैं, परन्तु बैठक के दौरान उठे निम्नलिखित बिन्दुओं के बारे में बताना प्रासंगिक है:-

- (i). सीओपीटी को यह बताया गया था कि इसका प्रस्ताव सीमेंट प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के दो सैटों का निर्धारित परिकल्पित करता है अर्थात् एक मौजूदा उपयोक्ता के लिए और दूसरा संदर्भ प्रशुल्क सामान्य उपयोक्ता के लिए प्रस्तावित किया गया है। सीओपीटी को यह दोहराया गया था कि 2013 के दिशानिर्देश मौजूदा उपयोक्ता और सामान्य उपयोक्ता के लिए संदर्भ प्रशुल्क के दो सैटों के निर्धारण की अनुमति नहीं देते हैं।
- (ii). इस संदर्भ में, सीओपीटी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में मौजूदा उपयोक्ता अथवा सामान्य उपयोक्ता को भेजे बिना प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं के आधार पर सीमेंट के लिए प्रशुल्क पृथक्कृत करते हुए संशोधित प्रस्ताव दो गतिविधियों अर्थात् (क). जलयान से सिलो के लिए और (ख). पैकिंग तथा सीमेंट अग्रेषण के लिए संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत था।

8.2. चूंकि सीओपीटी ने एमओएस के साथ बैठक में उनके द्वारा यथा सहमत संशोधित प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था, इसलिए सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 14 अक्टूबर 2013 द्वारा संशोधित प्रस्ताव तत्काल दाखिल करने का अनुरोध किया गया था। 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन प्रस्ताव का निपटान करने के लिए उपलब्ध समय की पासिटी पर विचार करते हुए, सीओपीटी से एक साथ अपना संशोधित प्रस्ताव हमारे पत्र दिनांक 4 अक्टूबर 2013 के कवर के अधीन अग्रेषित सूची के अनुसार उपयोक्ता/उपयोक्ता असोसिएशन/लघुसूचीबद्ध आवेदकों को इस अनुरोध के साथ अग्रेषित करने का अनुरोध किया गया था कि सीओपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किए जाने की तारीख से एक सप्ताह में हमें और सीओपीटी को अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, अग्रेषित करें। सीओपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि उपयोक्ता/उपयोक्ता असोसिएशन/लघुसूचीबद्ध आवेदकों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां उसके एक सप्ताह के समय में भेजी जाएं।

9.1. सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 2013 द्वारा अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। संशोधित प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

- (i). सीओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 17 सितम्बर 2013 में प्रस्ताव की समग्र पृष्ठभूमि व्यवस्थित की थी और इसलिए दोबारा ट्रावर्स नहीं किया था।
- (ii). सर्वोत्तम क्षमता:
कारों तथा बहुउद्देशीय कार्गो के संदर्भ में टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण सीओपीटी द्वारा बनाए रखा गया है जैसा मूल प्रस्ताव में निर्धारित किया गया है। सीमेंट के संबंध में, सीओपीटी ने मौजूदा उपयोक्ता और सामान्य उपयोक्ता को भेजे बिना सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। तदनुसार, संशोधित प्रस्ताव में निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निम्नवत् है:-

विवरण	सर्वोत्तम क्षमता (लाख टनों में)	कुल बर्थ अधिग्रहण का %
सीमेंट	10.10	39.5%
गेहूँ	4.61	12.0%
टिम्बर	3.29	34.4%
अन्य	1.10	
कुल टनभार	19.10	85.9%
कारों के प्रहस्तन के लिए क्षमता	63,875 कारें	14.1%

टिप्पणी: कुल सर्वोत्तम क्षमता में से कारों की प्रतिशत क्षमता आरओ-आरओ प्रचालनों के लिए बर्थ अधिग्रहण के आधार पर अनुमानित किया गया है। शेष क्षमता (85.9 प्रतिशत) उनकी अलग-अलग बर्थ अधिग्रहण पर आधारित बल्क कार्गो में बांटा गया है।

(iii). पूंजी लागत:

कुल पूंजी लागत रु0 249.43 करोड़ पर अनुमानित की गई है जिसमें बर्थ निर्माण लागत के लिए रु0 86.71 करोड़ और पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित विविध लागत सहित कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए रु0 162.73 करोड़ शामिल है। संशोधित प्रस्ताव में केवल यही संशोधन किया गया है कि पत्तन ने मौजूदा/सामान्य उपयोक्ता को इसे भेजे बिना समग्र सीमेंट प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक पूंजी लागत भेजी है। बर्थिंग, कार्गो प्रहस्तन और विविध पूंजी लागत के लिए पूंजी लागत के अनुमान संदर्भ के लिए नीचे दिए गए हैं:-

(क). बर्थिंग सुविधाओं के लिए पूंजी लागत:

बर्थ किराये के लिए पूंजी लागत निम्नलिखित है:-

बर्थ सुविधा के लिए पूंजी लागतें	रु0 करोड़ों में
बर्थ निर्माण लागत	82.58
अन्य लागतें (उपयुक्त का 5%)	4.13
बर्थिंग सुविधा के लिए कुल सिविल लागतें	86.71

टिप्पणी: बर्थ निर्माण की लागत में आकस्मिकता, इंजीनियरिंग तथा पीएमसी, सेवा कर और पर्यावरण प्रबंधन लागत शामिल है।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लिए पूंजी लागत:

कारों, सीमेंट, खाद्यान्नों और अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए समग्र पूंजी लागत रु0 78.12 करोड़ पर बनाए रखी गई है और तत्संबंधी कार्गो समूह के बर्थ अधिग्रहण दिवसों की हिस्सेदारी के आधार पर चार श्रेणियों में विभाजित किया गया है, जैसा दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, संशोधित प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा किया गया एकमात्र संशोधन सीमेंट के संदर्भ में है। संशोधित प्रस्ताव में, सीओपीटी ने मौजूदा उपयोक्ता और सामान्य उपयोक्ता के लिए पूंजी लागत का अनुमान लगाते हुए अपने मूल प्रस्ताव की बजाय सीमेंट प्रहस्तन के लिए समग्र पूंजी लागत निर्धारित की है। संशोधित प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल निर्माण लागत और प्रहस्तन उपस्कर लागत नीचे दी गई है:-

(i). सिविल निर्माण लागत:

विभिन्न घटकों के लिए सिविल लागत निम्नलिखित तालिका में दिए गए अनुसार अनुमानित की गई है:-

(रु0 करोड़ों में)

सिविल लागतें	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
कुल लागतें - बर्थ अधिग्रहण के अनुसार प्रभाजन					
संपर्क पुल	2.80	0.39	1.11	0.34	0.96
पृथ्वी दबाव छोड़ना और तट सुरक्षा व्यवस्था	2.27	0.32	0.90	0.27	0.78
फोरशोर रोड़ और फुटपाथ	0.77	0.11	0.31	0.09	0.27
सड़कों तथा ड्रेनों का रिफरबिशमेंट	1.15	0.16	0.46	0.14	0.40
सुरक्षा कम्पाउंड दीवार का निर्माण	0.75	0.11	0.30	0.09	0.26
विशिष्ट लागतें					
मौजूदा भवनों की लागत	17.72	2.55	3.45	10.61	1.10
मौजूदा भंडारगृहों और अन्य भवनों की रिफरबिशमेंट	9.23			9.23	
कार पार्किंग क्षेत्र का विकास	3.46	3.46			
फ्लैट टाइप सीमेंट स्टोरेज सिलो का निर्माण	39.96		39.96		
कुल सिविल लागतें - घटक विशिष्ट	78.12	7.10	46.48	20.78	3.77

(ii). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर लागतें:

अभियांत्रिक तथा बिजली लागतें कार्गो प्रहस्तन उपस्कर लागतों के अधीन सुविचारित किए गए हैं और उसके व्योरे निम्नलिखित तालिका में उपलब्ध करवाए गए हैं:-

(रु0 करोड़ों में)

अभियांत्रिक और बिजली लागतें	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सामान्य लागतें - बर्थ अधिग्रहण के अनुसार विभाजित					
सामान्य बिजली आपूर्ति और रोशनीकरण	2.31	0.32	0.91	0.28	0.79
अग्नि शमन प्रणाली	1.15	0.16	0.46	0.14	0.40
विशिष्ट लागतें					

सीमेंट प्रहस्तन उपस्कर	44.07		44.07		
बल्क कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	29.34			7.39	21.94
कुल अभियांत्रिक और बिजली लागतें	76.86	0.49	45.43	7.81	23.13

टिप्पणी: कुल लागतें उनके बर्थ अधिग्रहण के रूप में विभिन्न कार्गो में वितरित की गई हैं। विशिष्ट लागतें घटक-विशिष्ट विचारों के अनुसार आबंटित की गई हैं।

(iii). विविध लागतें:

2008 के दिशानिर्देशों में मानकों के अनुसार, विविध लागत कुल परियोजना लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।

(iv). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागतें:

(रु० करोड़ों में)

लागतें	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सिविल लागतें	78.12	7.10	46.48	20.78	3.77
कार्गो प्रहस्तन लागतें	76.86	0.49	45.43	7.81	23.13
विविध	7.75	0.38	4.60	1.43	1.34
कुल लागतें	162.73	7.97	96.51	30.01	28.24

(iv). प्रचालन लागत:

(क). पत्तन ने बताया है कि आरओआरओ टर्मिनल के लिए पृथक मानकों के अभाव में, बहुउद्देशीय बर्थ के लिए मानक प्रचालन लागतों के अनुमानन में अंगीकृत किए गए हैं।

(ख). बिजली तथा ईंधन लागत के अनुमानन के लिए बहुउद्देशीय बर्थ हेतु 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक कार्गो प्रचालनों के लिए तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित प्रहस्तन उपस्करों के संदर्भ में है। कार प्रहस्तन गतिविधि में किसी प्रहस्तन उपस्कर की तैनाती शामिल नहीं है जबकि बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि क्रेन और/अथवा पे लोडर के उपयोग की अपेक्षा करेगा।

(ग). बिजली लागत:

(i). सामान्य रोशनीकरण के लिए बिजली उपभोग लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को अंगीकृत करते हुए 2.4 लाख इकाईयां/वार्षिक प्रति हैक्टेयर पर अनुमानित किया गया है, क्योंकि बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानक सामान्य क्षेत्र लाइटिंग के संदर्भ में है।

(ii). सीमेंट बैगिंग के लिए, पत्तन ने 4 इकाईयां/टन के बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है और इसलिए बैगिंग सुविधा प्राप्त करने वाले सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता के 50 प्रतिशत के लिए, बिजली लागत 20 लाख इकाई/वार्षिक के लिए अनुमानित की गई है।

(iii). एमएचसी के लिए, पत्तन ने प्रत्येक कार्गो श्रेणी अर्थात् खाद्यान्न और अन्य कार्गो के लिए एक दिन में 16 घंटे प्रचालन के लिए 250 इकाई/घंटा के बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है। इस प्रकार, सर्वोत्तम क्षमता के लिए अनुमानित कुल इकाईयां खाद्यान्न के लिए 2.5 लाख इकाईयां और अन्य कार्गो के लिए 7 लाख इकाईयां हैं।

(iv). इसके अलावा, पत्तन ने क्रमशः सामान्य रोशनीकरण, एमएचसी तथा सीमेंट बैगिंग संयंत्र के लिए अपेक्षित निर्धारित क्वीए के आधार पर निर्धारित बिजली लागत पर विचार किया है।

(v). सीओपीटी द्वारा अंगीकृत बिजली की इकाई दर रु० 7.20/इकाई है। पत्तन ने बिजली उपभोग और उसकी बिजली लागत की विस्तृत गणनाएं भेजी हैं।

(घ). ईंधन लागत:

(i). 16 मी.ट. क्षमता के डम्पर और 5 मी.ट. क्षमता के पे लोडर खाद्यान्नों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित किए गए हैं।

मर्दे	बर्थ दिवसों के आधार पर खाद्यान्न प्रहस्तन के लिए प्रति उपस्कर कार्य घंटे (क)	सं. (ख)	ईंधन अपेक्षा (लिटर प्रति घंटा प्रति उपस्कर) (ग)	डीजल की इकाई लागत (रु० प्रति लिटर) (घ)	कुल ईंधन लागत (रु० लाख) =क*ख*ग*घ
डम्पर	928	4	6.0	56.4	12.6
पे लोडर (जलयान प्रचालन के दौरान स्टेकिंग के लिए)	928	2	8.0	56.4	8.4
पे लोडर (ट्रक लदाई प्रचालन)	4,600 (कार्गो थ्रुपुट के आधार पर @100 टन / घंटा / लोडर)	1	8.0	56.4	20.8
कुल					41.8

- (ii). 100 टन/घंटा/लोडर की क्षमता वाले पे लोडर 0.5 एमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करते हुए सीमेंट प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित किए गए हैं।

मदें	5 लाख टन क्षमता के साथ बैगिंग इकाई में सीमेंट प्रहस्तन के लिए कार्य घंटे (क)	ईंधन अपेक्षा (लिटर प्रति घंटा) (ख)	डीजल की इकाई लागत (₹0 प्रति लिटर) (ग)	कुल ईंधन लागत (₹0 लाख) =क*ख*ग
पे लोडर	5,000 (कार्गो थ्रुपुट के आधार पर @100 टन/घंटा/लोडर)	8	56.4	22.6

- (iii). संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने मूल प्रस्ताव में अनुमानित ₹0 53.10/लिटर की बजाय ₹0 56.40/लिटर पर ईंधन की इकाई लागत को अद्यतन किया है।

- (ड). अन्य प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को अंगीकृत करते हुए अनुमानित की गई है।

- (च). लाइसेंस शुल्क प्रत्येक कार्गो घटक के लिए अनुमानित किया गया है जोकि निम्नवत् है:-

	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य	सामान्य
कुल क्षेत्र (है0)	1.5	1.65	1.4	-	2.6
क्षेत्र के व्योरे	कार पार्किंग क्षेत्र	सीमेंट के भंडारण के लिए सिलोस	तीन भंडारगृह और दो शैड		सामान्य क्षेत्र
बर्थ दिवसों के अनुसार सामान्य क्षेत्र के प्रभाजन के बाद कुल क्षेत्र	1.86	2.67	1.73	0.89	
लाइसेंस शुल्क (₹0 लाख) ₹0 28.13 लाख/है0 की आधार दर)	52.4	75.1	48.7	24.9	

- (छ). सीमेंट प्रहस्तन के लिए, पत्तन ने समग्र प्रचालन लागत दर्शाई है। इसने बाद में सीमेंट से संबंधित प्रचालन लागत को दो मुख्य गतिविधियों अर्थात् जलयान से सिलो और स्थानांतरण तथा पैकिंग एवं अग्रेषण में पृथक्कृत किया है।

- (ज). पत्तन द्वारा प्रेषित संशोधित प्रचालन लागत अनुमानों का सार नीचे दिया गया है:-

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
(i).	बिजली				
	(क). परिवर्तनीय लागत	32.20	190.10	47.60	65.90
	(ख). निश्चित लागत	4.10	69.00	9.70	27.70
	उपजोड़ (i)	36.30	259.10	57.30	93.60
(ii).	ईंधन	--	22.60	41.80	--
(iii).	मरम्मतें और अनुरक्षण				
	(क). सिविल परिसंपत्तियां (पूँजी लागतों का 1%)	7.10	46.50	20.80	3.80
	(ख). अभियांत्रिक परिसंपत्तियां (पूँजी लागतों का 5%)	2.40	227.20	39.00	115.70
	उपजोड़ (iii)	9.50	273.60	59.80	119.40
(iv).	बीमा (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1%)	7.60	91.90	28.60	26.90
(v).	मूल्यहास				
	(क). सिविल परिसंपत्तियां (@3.34% वार्षिक)	23.70	155.20	69.40	12.60
	(ख). अभियांत्रिक तथा बिजली परिसंपत्तियां (@ 10.34%	5.00	469.80	80.70	239.20

क्र.सं.	विवरण	करें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
	वार्षिक)				
	उपजोड़ (v)	28.80	625.00	150.10	251.80
(vi).	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 5%)	37.90	459.50	142.90	134.50
(vi).	लाइसेंस शुल्क	52.40	75.10	48.70	24.90
	कुल प्रचालन लागत	172.50	1806.90	529.10	651.10

(v). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परियोजना की अनुमानित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया गया है।

(vi). वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन:

- (क). मूल प्रस्ताव में, सीओपीटी ने अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 98 प्रतिशत कार से कार्गो प्रहस्तन प्रभार और भंडारण तथा विविध प्रभार के लिए एक-एक प्रतिशत प्रभाजित किया था। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में, पत्तन ने निवेदन किया है कि निःशुल्क अवधि के बाद शेष रहने वाली कारों के लिए मामूली गुंजाइश होगी और कोई विविध सेवाएं आकर्षित करेगी। इसके मद्देनजर, कुल राजस्व अपेक्षा का प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभारों के बीच प्रभाजन क्रमशः 99 प्रतिशत और 1 प्रतिशत में संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ख). मूल प्रस्ताव में, सीओपीटी ने सीमेंट-सामान्य उपयोक्ता से कार्गो प्रहस्तन प्रभार तक अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत और भंडारण तथा विविध प्रभार के लिए 5-5 प्रतिशत प्रभाजित किया है। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में, सीओपीटी ने निवेदन किया था कि सीमेंट, पर्यावरणीय चिंताओं और संबंधित सफाई के मामले में, जिसके लिए विविध प्रभार वसूल किए जाते हैं और सामान्यतः सिलोस को कनफाइन रहती हैं, और अभियंत्रित प्रणाली के अधीन पम्प किए जा रहे कार्गो की वजह से बर्थ प्रचालनों के लिए ज्यादा लागू नहीं है जैसा स्पिलेजों के लिए छोटे रूम के साथ तेल के मामले में है। इसलिए, प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभारों के बीच कुल राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन क्रमशः 95 प्रतिशत और 5 प्रतिशत पर प्रस्तावित किए गए हैं।
- (ग). खाद्यान्न तथा अन्य के लिए एआरआर का प्रभाजन किए गए मूल प्रस्ताव में अनुसरित बनाए रखा गया है जोकि 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (घ). तदनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा विभिन्न कार्गो मदों के लिए निम्नलिखित अनुपात में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों के बीच प्रभाजित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है:

प्रशुल्क समूह	आबंटित कुल राजस्व का प्रतिशत			
	करें	सीमेंट - पैकिंग और अग्रेषण	खाद्यान्न	अन्य
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	99	95	90	90
भंडारण प्रभार	1	5	5	5
विविध प्रभार	0	0	5	5

(vii). उपर्युक्त के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से अनुमानित संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा नीचे दी गई है:-

(रु० लाखों में)

विवरण	कुल	करें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य
प्रचालन लागतें	3159.60	172.50	1806.90	529.10	651.10
पूंजी लागत	16272.90	796.80	9650.50	3001.40	2824.20
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (पूंजी लागत का 16%)	2603.66	127.49	1544.08	480.22	451.87
कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	5763.4	300.0	3351.0	1009.4	1103.0
एआरआर का प्रभाजन					
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	5381.50	297.00	3183.40	908.40	992.70
भंडारण प्रभार	276.10	3.00	167.50	50.50	55.10
विविध प्रभार	105.60	0.00	0.00	50.50	55.10

(viii). पत्तन ने बर्थ किराये से राजस्व अपेक्षा रु० 1519.20 लाख निर्धारित की गई है जोकि इसके मूल प्रस्ताव के समान है। अनुमान के लिए आधार नीचे दिया गया है:-

- (क). पत्तन ने 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अन्य प्रचालन लागत के रूप में बर्थ निर्माण लागत के 1 प्रतिशत का अनुमान लगाया है।
- (ख). पत्तन ने अनुरक्षण निकर्षण लागत रु० 45,15,000 का अनुमान लगाने के लिए अपना निवेदन दोहराया है और वार्षिक राजस्व अपेक्षा के अनुमान में इसपर विचार किया है।
- (ग). बर्थ किराये से वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् अनुमानित की गई है:-

क्र.सं.	विवरण	रु० लाखों में
(i).	पूंजी लागत	

क्र.सं.	विवरण	रु० लाखों में
(क).	कुल बर्थ निर्माण लागत	8670.7
(ख).	पूँजी लागत पर 16% प्रतिलाभ	1387.4
(ii).	प्रचालन लागतें	
(क).	अन्य प्रचालन लागतें (पूँजी लागतों का 1%)	86.7
(ख).	वार्षिक निकर्षण लागतें	45.2
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	1519.2

(घ). पत्तन ने विदेशगामी पोत से रु० 1.55 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग और तटीय पोत से रु० 0.93 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग के प्रस्तावित बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजी है।

(ix). सीमेंट प्रहस्तन के संबंध में, सीओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-

- (क). कोचीन पत्तन न्यास ने क्यू 1 बर्थ पर 30 वर्षों की अवधि के लिए अपने सीमेंट ढोने वाले पोतों के लिए बर्थ उपलब्ध करवाने के लिए मै० गुजरात अम्बूजा सीमेंट लिमिटेड (जीएसीएल) के साथ अनुबंध किया है। इसके अलावा, क्यू 1 बर्थ का बैकअप क्षेत्र भी मै० गुजरात अम्बूजा सीमेंट लि० को पट्टे पर दिया गया है और उनकी कंपटिव सीमेंट भंडारण तथा पैकिंग इकाई अब प्रचालन में है। जीएसीएल का यह बैकअप क्षेत्र इस परियोजना के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।
- (ख). ऊपर दिए गए तथ्य के आधार पर, क्यू 1 बर्थ सामान्य बर्थ के रूप में जीएसीएल तथा अन्य सीमेंट पोतों द्वारा उपयोग किया जाएगा। तथापि, गुजरात अम्बूजा सीमेंट लिमिटेड जलयान से सिलो तक सीमेंट स्थानांतरण के लिए केवल बर्थिंग तथा प्रहस्तन सेवाएं उपयोग करेगा। जीएसीएल सीमेंट प्रहस्तन के लिए परियोजना में परिकल्पित भंडारण अथवा पैकिंग सुविधा प्राप्त नहीं करेगा। इसलिए, चूंकि सीमेंट जलयान से उन्हें अलग से आबंटित किए गए भंडारण क्षेत्र तक सीधे पम्प किया जाएगा, इसलिए जीएसीएल द्वारा सीमेंट प्रहस्तन भंडारण अथवा विविध प्रभार आकर्षित नहीं करेगा। जब सीमेंट ढोने वाले अन्य पोतों को उतराई, बैगिंग और पैकिंग, भंडारण आदि सहित वृहत् सेवाओं की अपेक्षा होगी।
- (ग). उपर्युक्त के मद्देनजर, भिन्न-भिन्न दर उनके द्वारा अपेक्षित सेवाओं के आधार पर उपयोक्ताओं के लिए निर्धारित किए जाने की आवश्यकता होगी।
- (घ). विभिन्न सेवाओं का उपयोग करते हुए सीमेंट उपयोक्ताओं के लिए उपयुक्त प्रशुल्क की गणना करने के लिए, कार्गो प्रहस्तन प्रभार निम्नलिखित में विभाजित किए गए हैं:-
- (i). जलयान से सिलो तक प्रहस्तन प्रभार
- (ii). पैकिंग तथा अग्रेषण के लिए प्रहस्तन प्रभार
- (ङ). पत्तन ने इन दो सीमेंट प्रहस्तन गतिविधियों में पृथक्कृत पूँजी लागत, प्रचालन लागत और सीमेंट प्रहस्तन से राजस्व अपेक्षा भेजी है। सीओपीटी द्वारा प्रेषित विवरण के अनुसार, सीमेंट प्रहस्तन के लए कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु० 3351.00 लाख पर अनुमानित की गई है, रु० 191.52 लाख गतिविधि (क). जलयान से सिलो तक सीमेंट का स्थानांतरण और रु० 3159.45 लाख गतिविधि में (ख). पैकिंग तथा अग्रेषण के लिए प्रभाजित किया गया है।

सीमेंट प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए, सीओपीटी ने सीमेंट प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा का 95 प्रतिशत अर्थात् रु० 3183.40 लाख प्रभाजित किया है और जलयान से सिलो तक सीमेंट स्थानांतरण के लिए रु० 191.50 लाख प्रभाजित किया है और शेष रु० 2991.90 लाख पैकिंग तथा अग्रेषण गतिविधि से वसूली के लिए प्रभाजित किया गया है।

- (च). यातायात अध्ययन के आधार पर और जीएसीएल की क्षमता पर विचार करते हुए, सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता का केवल 50 प्रतिशत पैकिंग तथा अग्रेषण सेवाओं के लिए उपयोग किए जाने की संभावना है।
- (छ). यह अनुमान लगाया गया है कि केरल के हिटरलैंड में सीमेंट मुख्यतः तटीय कार्गो के माध्यम से पूरा किया जाएगा। इसके मद्देनजर, सीमेंट कार्गो का 95 प्रतिशत तटीय कार्गो और केवल 5 प्रतिशत विदेशी कार्गो के रूप में होने की संभावना है। सीओपीटी ने सीमेंट प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरों के समर्थन में निम्नलिखित गणना भेजी है:-

राजस्व अपेक्षा का अनुमानन	इकाई	सीमेंट
राजस्व अपेक्षा	रु० लाख	3351.0
सीमेंट प्रहस्तन	रु० लाख	3183.4
जलयान से सिलो तक स्थानांतरण - कार्गो प्रहस्तन में हिस्सेदारी	%में	6.0%
जलयान से सिलो तक स्थानांतरण	रु० लाख	191.5
पैकिंग तथा अग्रेषण - कार्गो प्रहस्तन में हिस्सेदारी	%में	94.0%
पैकेजिंग तथा अग्रेषण	रु० लाख	2991.9
प्रहस्तन दर (विदेशी प्रभार तटीय प्रभारों से उच्चतर 66.7 प्रतिशत रहने का अनुमान है)		
विदेशी कार्गो के लिए तटीय की हिस्सेदारी	%	95/5
(क). सीमेंट के लिए सर्वोत्तम हिस्सेदारी	इकाईयां/ एमटीपीए	1.01
(ख). पैकिंग, बैगिंग तथा अग्रेषण सेवाएं प्राप्त करते हुए सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता का 50%	इकाईयां/ एमटीपीए	0.505

राजस्व अपेक्षा का अनुमानन	इकाई	सीमेंट
जलयान से सिलो तक स्थानांतरण के लिए प्रभार		
विदेशी	रु० प्रति टन	30.59
तटीय	रु० प्रति टन	18.35
पैकेजिंग तथा अग्रेषण के लिए प्रभार		
विदेशी	रु० प्रति टन	955.81
तटीय	रु० प्रति टन	573.37

(x). भंडारण गणना:

(क). दिशानिर्देशों के अनुसार, 5 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि सभी घटकों के लिए सुविचारित की गई है। पत्तन पर प्रचलित स्थितियों के आधार पर, कार के लिए 5 दिनों निःशुल्क अवधि और अन्य कार्गो के लिए 7 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया गया है। आरओ-आरओ के लिए समान पत्तन प्रचालन के आधार पर, यह देखा गया है कि कारों निःशुल्क अवधि के भीतर निकासित की जाएंगी इसलिए यह अनुमान लगाया गया है कि सर्वोत्तम क्षमता का केवल 5 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। भंडारण प्रभार निम्नलिखित इनपुटों के आधार पर परिकलित किए गए हैं:-

विवरण	इकाई	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य
सर्वोत्तम क्षमता	इकाईयां/ एमटीपीए	63875	0.507	0.461	0.439
निःशुल्क अवधि	दिन	5	7	7	7
कार्गो का प्रतिशत जो भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा	%	5%	20%	30%	20%
सुविचारित कार्गो भंडारण		> पहले 2.5 दिनों में निकासित होने वाले कार्गो का 80% > 7.5 दिनों के भीतर 10% > 12.5 दिनों के भीतर 10%	> पहले 3.5 दिनों में निकासित होने वाले कार्गो का 80% > 10.5 दिनों के भीतर 10% > 17.5 दिनों के भीतर 10%	> पहले 3.5 दिनों में निकासित होने वाले कार्गो का 80% > 10.5 दिनों के भीतर 10% > 17.5 दिनों के भीतर 10%	> पहले 3.5 दिनों में निकासित होने वाले कार्गो का 80% > 10.5 दिनों के भीतर 10% > 17.5 दिनों के भीतर 10%

(ख). उपर्युक्त इनपुटों के आधार पर, विभिन्न घटकों के लिए भंडारण प्रभारों का अनुमान लगाया गया है। लम्बी अवधि के लिए कार्गो का भंडारण हतोत्साहित करने के लिए टेलीस्कोपिक दर पर विचार किया गया है।

(xi). संशोधित प्रस्ताव के साथ संलग्न की गई इसकी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में सीओपीटी ने निम्नलिखित प्रशुल्क प्रस्तावित किया है:

(1). बर्थ किराया:

जीआरटी	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
जीआरटी की कोई मात्रा	1.55	0.93

(2). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

(क). कार प्रहस्तन:

घटक	इकाई	दर रु० में	
		विदेशी	तटीय
कारें अथवा कोई अन्य प्रकार के ऑटोमोबाइल वाहन	प्रति कार/वाहन	750.03	449.93

ऊपर निर्धारित प्रभार एक समेकित प्रभार है जिसमें निम्नलिखित गतिविधियां (किसी भी क्रम में) शामिल हैं:-

- टर्मिनल में कार प्राप्त करना।
- कार पार्किंग सुविधा में भंडारण स्थान का आबंटन और इसकी पार्किंग।
- कार पार्किंग सुविधा पर पर्याप्त लाइटिंग उपलब्ध करवाना।
- कार पार्किंग सुविधा में पर्याप्त सुरक्षा उपलब्ध करवाना।
- कार पार्किंग सुविधा में प्राप्त कारों की संख्या और जलयान में लदाई किए गए की संख्या का लेखांकन।

- (vi). जलयान से संबंधित दस्तावेज व्यवस्थित करना।
- (vii). जलयान के डैक फ्लोर पर लैशिंग।
- (viii). अन्य विविध सेवाएं।

(ख). शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन:

क्र.सं.	घटक	दर रु० में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1	सीमेंट – जलयान से सिलो तक स्थानांतरण	30.59	18.35
2	सीमेंट – पैकेजिंग और अग्रेषण	955.81	573.37
3	खाद्यान्न	317.56	190.50
4	अन्य बल्क कार्गो	251.20	150.69

उपर्युक्त निर्धारित प्रभार एक समेकित प्रभार है जिसमें निम्नलिखित गतिविधियां (किसी भी क्रम में) शामिल हैं:

- (i). जलयान से कार्गो की लदाई/उतराई
- (ii). भंडारण यार्ड में कार्गो का परिवहन*
- (iii). निःशुल्क अवधि के लिए भंडारण यार्ड में कार्गो का भंडारण*
- (iv). आयातक के वाहन पर भंडारण यार्ड से कार्गो की लदाई / निर्यातक के वाहन से कार्गो की उतराई और भंडारण यार्ड में इसका स्थानांतरण*
- (v). सीमेंट के लिए, इसमें सीमेंट बैगिंग के लिए वसूली शामिल है*

*सीमेंट के लिए – ये सेवाएं केवल सीमेंट पैकेजिंग और अग्रेषण सुविधा के लिए ही परिकल्पित की गई हैं और जलयान से सिलो सुविधा तक सीमेंट स्थानांतरण के लिए नहीं।

(3). भंडारण प्रभार:

(क). कार प्रहस्तन:

विवरण	दर रु० में प्रति कार प्रतिदिन अथवा उसका हिस्सा
निःशुल्क अवधि	5 days
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पांच दिन	16.7
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6वें दिन से 10वें दिन	25.0
11वें दिन से आगे	33.4

(ख). शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन:

विवरण	दर रु० में प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग		
	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य बल्क कार्गो
निःशुल्क अवधि	7 दिन	7 दिन	7 दिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम सात दिन	21.07	4.63	7.97
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 8वें दिन से 14वें दिन	31.61	6.95	11.96
15वें दिन से आगे	42.14	9.26	15.94

(4). विविध प्रभार:

निम्नलिखित विविध प्रभार प्रहस्तित बल्क कार्गो के लिए लागू हैं:-

विवरण	इकाई	दर रु० में
खाद्यान्न	प्रति मीट्रिक टन	10.95
अन्य बल्क कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	12.56

टिप्पणी:

उपर्युक्त विविध प्रभारों में पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा तथा सुरक्षा उपाय आदि शामिल हैं।

(xii). सीओपीटी ने नीचे दिए गए अनुसार कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है:-

(क). बर्थ किराया प्रभार:

ज्वारभाटा की सभी अवस्थाओं के दौरान 9.14 मीटर तक के डुबाव वाले पोत की बर्थिंग के लिए यथा अपेक्षित गहराई 50 मीटर की चौड़ाई के लिए बर्थ के फ्रंट में व्यवस्थित की जाएगी।

(ख).

प्रहस्तन प्रभार:

सकल औसत उतराई दर

कार्गो श्रेणी	सकल औसत उतराई दर कम नहीं होगी
सीमेंट	5000 टन/दिन
गेहूँ	7500 टन/दिन
टिम्बर और अन्य कार्गो	2500 टन/दिन
कारें	1000 संख्या/दिन

पत्तन ने यह कहते हुए प्रत्येक कार्गो के लिए एकसमान रूप से शर्त का प्रस्ताव किया है कि सकल औसत उतराई दर 24 घंटे कार्य के आधार पर प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए उपर्युक्त प्रस्तावित स्तर की अपेक्षा कम नहीं होगी और पार्ट दिवस कार्य (24 घंटे से कम) के मामले में, अपेक्षा प्रचालन के लिए पोत/कार्गो उपलब्धता के घंटों के दौरान यथानुपात आधार पर होगी। सकल समय उतराई के पूरा होने तक कार उतराई प्रचालन शुरू करने के लिए पोत के तैयार होने के समय से गिनती किया जाएगा। पोत/कार्गो के तैयार नहीं होने के कारण कोई ब्रेक डाउन अवधि सकल समय से कम की जाएगी।

9.2. सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 18 अक्टूबर 2013 द्वारा भी पुष्टि की है कि हमारे पत्र दिनांक 14 अक्टूबर 2013 द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, संशोधित प्रस्ताव सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन/लघुसूचीबद्ध आवेदकों को पत्तन द्वारा एक-साथ अग्रेषित किया गया था और अनुरोध किया गया था कि अपनी टिप्पणियां 22 अक्टूबर 2013 को या उससे पहले सीधे हमें और सीओपीटी को भेजी जाए।

10. संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 23 अक्टूबर 2013 अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने संयुक्त सुनवाई के बाद, उठाए गए प्रश्नों पर अपने पत्र दिनांक 8 नवम्बर 2013 द्वारा जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीओपीटी का प्रत्युत्तर का सार अनुवर्ती अनुच्छेद में दिया गया है।

11. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 29 अक्टूबर 2013 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण भी दिया था। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी तथा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन ने अपने निवेदन रखे थे।

12.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्यवाई शुरू करने के लिए सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 1 नवम्बर 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था:

- (i). संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, उपयोक्ताओं, उपयोक्ता संगठनों और लघुसूचीबद्ध आवेदकों को अपनी टिप्पणियां/लिखित निवेदन, यदि कोई हों, 3 दिनों की समयावधि अर्थात् 2 नवम्बर 2013 तक से पत्तन द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 पर सीओपीटी के साथ-साथ हमें अपनी टिप्पणियां/लिखित निवेदन, यदि कोई हों, भेजने तक की अनुमति दी गई थी। सीओपीटी उसके बाद के 3 दिनों में उनपर अपनी टिप्पणियां भेजे।
- (ii). सीओपीटी एक सप्ताह के समय अर्थात् 4 नवम्बर 2013 तक हमारी प्रश्नावली दिनांक 23 अक्टूबर 2013 पर अपना प्रत्युत्तर शीघ्र भेजे।
- (iii). संयुक्त सुनवाई में, कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसए) ने बताया था कि प्रस्तावित अपफ्रंट बर्थ किराया सीओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों से 500 प्रतिशत अधिक है। सीएसए ने पत्तन को सुझाव दिया है कि शिपिंग लाइनों एवं कार्गो के प्राप्तकर्ता से बर्थ किराये की वसूली करने देने के विकल्प पर विचार करें। संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, पत्तन सीएसए द्वारा कही गई बात की जांच करें और प्रस्तावित दरमान में इस संबंध में एक उपयुक्त टिप्पणी शामिल करें।

12.2. उपर्युक्त पैरा 12.1.(i). के संदर्भ में, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/लघुसूचीबद्ध आवेदकों ने पत्तन द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 पर अपनी टिप्पणियां/लिखित निवेदन प्रेषित किए थे। सीओपीटी ने अपना प्रत्युत्तर भेजा था।

12.3. उपर्युक्त पैरा 12.1.(i). के संदर्भ में, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 8 नवम्बर 2013 द्वारा अपना प्रत्युत्तर भेजा है। सीओपीटी ने बाद में अपने ईमेल दिनांक 12 नवम्बर 2013 द्वारा ब्याज की दंडात्मक दर पर सामान्य टिप्पणी में कुछ शोधन किए जाने का प्रस्ताव किया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और पत्तन द्वारा प्रेषित जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	पत्तन द्वारा प्रेषित जवाब
(1).	सामान्य:	
(i).	(क). सीओपीटी का प्रस्ताव कारों, सीमेंट, गेहूँ, टिम्बर तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए बोओटी प्रचालक परिकल्पित करता है। कृपया "अन्य" कार्गो मद के अधीन शामिल कार्गो के नाम निर्दिष्ट करें। परिणामस्वरूप, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक "अन्य" के अधीन कार्गो मदों के नाम दर्शाने के लिए संशोधित किया जाए।	अन्य कार्गो में टिम्बर, बैग पार्सल जैसे सीमेंट, अन्य निर्माण सामग्री तथा खाद्यान्न शामिल हैं। तदनुसार, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक इन घटकों को दर्शाने के लिए संशोधित किए गए हैं और संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है। (टिप्पणी: ब्रेक बल्क रूप में निर्माण सामग्री मालदीव को भेजा जाने वाला निर्यात कार्गो है। धातु का पूर्वानुमानित वार्षिक यातायात 35,000 टन और रेत 30,000 टन है। बैग सीमेंट में मालदीव को 17,000 टन का निर्यात और

		30,000 टन का तटीय आयात शामिल है।)																																				
	(ख). पुष्टि करें कि प्रचालक को 'अन्य' के अधीन सीओपीटी द्वारा सूचीबद्ध की जाने वाली सीमेंट, कारों, टिम्बर, गेहूँ और कार्गो मर्दों से इतर किसी अन्य कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति नहीं दी जाएगी।	हम पुष्टि करते हैं कि प्रचालक को अन्य कार्गो के अधीन सूचीबद्ध सीमेंट, कारें, खाद्यान्न और कार्गो मर्दों के अलावा किसी अन्य कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति नहीं दी जाएगी।																																				
(ii).	सीओपीटी से यह पुष्टि किए जाने का भी अनुरोध है कि भूमि का प्रस्तावित आबंटन पत्तन की भूमि उपयोग योजना के अनुसार हो।	सीओपीटी ने इस बिन्दु पर जवाब नहीं दिया है।																																				
(2).	सर्वोत्तम क्षमता:																																					
(क).	आरओआरओ कारों के लिए:																																					
(i).	साध्यता रिपोर्ट के अनुबंध-3 रूप में संलग्न किए गए यातायात अनुमान आरओआरओ की मात्रा 50,000 कारें और सीमेंट, गेहूँ, टिम्बर तथा अन्य कार्गो मर्दों की मात्रा वर्ष 2018-19 से आगे परियोजना की समाप्ति अर्थात् 2044-45 तक 18.65 लाख टन अनुमानित की गई है। यह देखा गया है कि साध्यता रिपोर्ट में पूर्वानुमानित यातायात से मिलान के लिए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 63,875 कारें और 19.10 लाख टन सीमेंट, गेहूँ, टिम्बर तथा अन्य कार्गो निर्धारित किया गया है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.3.2 विनिर्दिष्ट करता है कि अपफ्रंट प्रशुल्क यातायात पूर्वानुमान के बावजूद टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के लिए निर्धारित किया जाना है। उपर्युक्त खंड के आलोक में और यह विचार करते हुए कि यह परियोजना 30 वर्षों की दीर्घावधि के लिए जिसमें प्रौद्योगिकी में उन्नति, वर्धित डुबाव और अन्य सुधार समग्र यातायात और प्रस्तावित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता में सुधार कर सकते हैं और अनुवर्ती बिन्दुओं में देखे गए विभिन्न अन्तरालों पर विचार करते हुए भी, सीओपीटी सर्वोत्तम क्षमता की गणना में पत्तन द्वारा अंगीकृत विभिन्न पैरामीटर में सुधार करते हुए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता का पुनः निर्धारण करे।	प्रहस्तन दर और कार्गो की क्षमता की हिस्सेदारी टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता की गणना करने में सुविचारित की गई है, जो बहुउद्देशीय टर्मिनलों के लिए टीएएमपी द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों के आधार पर परिकलित किया गया है। इसके अलावा, टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार, कारों के प्रहस्तन के लिए बर्थिंग और डि-बर्थिंग पर विचार नहीं किया जाएगा और तदनुसार, बल्क तथा ब्रेक-बल्क की सर्वोत्तम क्षमता संशोधित की जाएगी।																																				
(ii).	(क). सीओपीटी ने बताया है कि चूंकि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में आरओ-आरओ प्रकार सुविधा के लिए कोई प्रतिमानक उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं, परियोजना में परिकल्पित आरओ-आरओ सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में आरओ-आरओ सह बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में अनुसरित के अनुसार निर्धारित किया गया है। तथापि, यह देखा गया है कि सीओपीटी द्वारा अंगीकृत निम्नलिखित पैरामीटर सीएचपीटी में आरओ-आरओ सुविधा के लिए आदेश सं. टीएएमपी/26/2012-सीएचपीटी दिनांक 17 अगस्त 2012 द्वारा निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में अनुसरित पैरामीटरों के अनुसार नहीं हैं:- <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>सीएचपीटी में कार (आरओ-आरओ) सुविधा के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित पैरामीटर - आदेश सं. टीएएमपी/26/2012-सीएचपीटी दिनांक 17 अगस्त 2012</th><th>क्यू 1 से क्यू 3 बर्थों में कार प्रहस्तन के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मौजूदा प्रस्ताव दिनांक 15-10-2013 में सीओपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटर</th></tr><tr><td>क.</td><td>सर्वोत्तम घाट क्षमता</td><td></td><td></td></tr><tr><td>(i).</td><td>कार की प्रहस्तन दर</td><td>136 कारें/घंटा</td><td>50 कारें/घंटा</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>जलयान दिवस आउटपुट/दिन</td><td>3264 कारें/दिन (136 कारें/घंटा x 24 घंटे)</td><td>1000 कारें/दिन (50 कारें/घंटा x 20 घंटे)</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>सर्वोत्तम घाट क्षमता</td><td>8,33,952 कारें/वार्षिक (3264 कारें/दिन x 365 दिन x 70%)</td><td>भेजी नहीं गई है</td></tr><tr><td>ख.</td><td>सर्वोत्तम यार्ड क्षमता</td><td></td><td></td></tr><tr><td>(i).</td><td>कार पार्किंग कार्ड के लिए अभिचिह्नित क्षेत्र</td><td>10,300 वर्ग मी.</td><td>15,000 वर्ग मी.</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>कार पार्किंग लेवल</td><td>6 मंजिलें (बहु-परतीय पार्किंग ग्राऊंड + 5)</td><td>1 मंजिल (बहु-परतीय पार्किंग नहीं)</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>बहु-परतीय पार्किंग पर विचार</td><td>61,800 वर्ग मीटर. (10,300 वर्ग मीटर x 6</td><td>15,000 वर्ग मीटर (बहु-परतीय पार्किंग</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	सीएचपीटी में कार (आरओ-आरओ) सुविधा के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित पैरामीटर - आदेश सं. टीएएमपी/26/2012-सीएचपीटी दिनांक 17 अगस्त 2012	क्यू 1 से क्यू 3 बर्थों में कार प्रहस्तन के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मौजूदा प्रस्ताव दिनांक 15-10-2013 में सीओपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटर	क.	सर्वोत्तम घाट क्षमता			(i).	कार की प्रहस्तन दर	136 कारें/घंटा	50 कारें/घंटा	(ii).	जलयान दिवस आउटपुट/दिन	3264 कारें/दिन (136 कारें/घंटा x 24 घंटे)	1000 कारें/दिन (50 कारें/घंटा x 20 घंटे)	(iii).	सर्वोत्तम घाट क्षमता	8,33,952 कारें/वार्षिक (3264 कारें/दिन x 365 दिन x 70%)	भेजी नहीं गई है	ख.	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता			(i).	कार पार्किंग कार्ड के लिए अभिचिह्नित क्षेत्र	10,300 वर्ग मी.	15,000 वर्ग मी.	(ii).	कार पार्किंग लेवल	6 मंजिलें (बहु-परतीय पार्किंग ग्राऊंड + 5)	1 मंजिल (बहु-परतीय पार्किंग नहीं)	(iii).	बहु-परतीय पार्किंग पर विचार	61,800 वर्ग मीटर. (10,300 वर्ग मीटर x 6	15,000 वर्ग मीटर (बहु-परतीय पार्किंग	
क्र.सं.	विवरण	सीएचपीटी में कार (आरओ-आरओ) सुविधा के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित पैरामीटर - आदेश सं. टीएएमपी/26/2012-सीएचपीटी दिनांक 17 अगस्त 2012	क्यू 1 से क्यू 3 बर्थों में कार प्रहस्तन के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मौजूदा प्रस्ताव दिनांक 15-10-2013 में सीओपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटर																																			
क.	सर्वोत्तम घाट क्षमता																																					
(i).	कार की प्रहस्तन दर	136 कारें/घंटा	50 कारें/घंटा																																			
(ii).	जलयान दिवस आउटपुट/दिन	3264 कारें/दिन (136 कारें/घंटा x 24 घंटे)	1000 कारें/दिन (50 कारें/घंटा x 20 घंटे)																																			
(iii).	सर्वोत्तम घाट क्षमता	8,33,952 कारें/वार्षिक (3264 कारें/दिन x 365 दिन x 70%)	भेजी नहीं गई है																																			
ख.	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता																																					
(i).	कार पार्किंग कार्ड के लिए अभिचिह्नित क्षेत्र	10,300 वर्ग मी.	15,000 वर्ग मी.																																			
(ii).	कार पार्किंग लेवल	6 मंजिलें (बहु-परतीय पार्किंग ग्राऊंड + 5)	1 मंजिल (बहु-परतीय पार्किंग नहीं)																																			
(iii).	बहु-परतीय पार्किंग पर विचार	61,800 वर्ग मीटर. (10,300 वर्ग मीटर x 6	15,000 वर्ग मीटर (बहु-परतीय पार्किंग																																			

		करने के बाद कुल क्षेत्र	मंजिल)	नहीं)		
	(iv).	एक कार पार्क करने के लिए अपेक्षित क्षेत्र	7.75 वर्ग मी./कार	12 वर्ग मी./कार		
	(v).	पहुंच तथा निकासी के लिए मार्जिन उपलब्ध करवाने के बाद एक कार पार्क करने के लिए अपेक्षित कुल क्षेत्र। (सीओपीटी ने 25 प्रतिशत मार्जिन उपलब्ध करवाया है)	10 वर्ग मीटर/कार	15 वर्ग मीटर/कार		
	(vi).	रैम्पों, एलिवेटर्स के लिए 20 प्रतिशत मार्जिन उपलब्ध करवाने के बाद सीएचपीटी द्वारा सुविचारित प्रभावी कार पार्किंग क्षेत्र	49,440 वर्ग मी. (61,800 x 80%)	(कार पार्किंग के लिए अपेक्षित क्षेत्र में सीओपीटी द्वारा पहले से उपलब्ध 25 प्रतिशत मार्जिन)		
	(vii).	प्रत्येक मंजिल में स्टेक ऊंचाई	1	1		
	(viii).	कुल भूमि स्लॉट (सीएचपीटी द्वारा सुविचारित बहु-परतीय पार्किंग) [सीओपीटी — एकल स्तरीय पार्किंग]	5,000	1,000		
	(ix).	औसत विराम समय	3	4		
	(x).	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता	4,25,833 कारें	63,875 कारें		
	ग.	कार प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम क्षमता (दो क्षमताओं का निम्नतर)	4,25,833 कारें	63,875 कारें		
	(ख). सीओपीटी के प्रस्ताव और सीएचपीटी में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क से तैयार की गई उपर्युक्त तुलनात्मक तालिका से यह देखा गया है कि सीओपीटी द्वारा अंगीकृत कई पैरामीटर सीएचपीटी में अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सुविचारित पैरामीटरों के अनुसार नहीं हैं। सीओपीटी से अनुरोध है कि सीएचपीटी में आरओ-आरओ सुविधा के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए सुविचारित पैरामीटरों के संदर्भ में प्रत्येक पैरामीटर में विपथन के लिए कारणों का औचित्य बताए। उसके अलावा, सीओपीटी से यह अनुरोध भी है कि निम्नलिखित बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण भेजें:—					
	(i). सीओपीटी ने कार प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता नहीं भेजी है। चूंकि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि सर्वोत्तम क्षमता के रूप में दो क्षमताओं (घाट और यार्ड) के निम्नतर पर विचार करे, इसलिए सीओपीटी से अनुरोध है कि सीएचपीटी के मामले में यथा किए गए कार प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता					(क). घाट क्षमता परिगणित की गई है और संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है। (ख). कार की सर्वोत्तम घाट क्षमता 1000 कारें प्रति दिन अर्थात् (1000 कारें/ दिन x 365 दिन x 70%) की प्रहस्तन दर

	<p>की गणना करे। ऐसा करते समय, सीओपीटी से अनुरोध है कि सीएचपीटी अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क आदेश में सुविचारित 136 करों/घंटा के स्थान पर 50 करों/घंटा पर कार की कम की गई प्रहस्तन दर पर विचार करने के कारणों का औचित्य बताए।</p> <p>इसे ध्यान में रखते हुए कि अब निर्धारित किया जाने वाला संदर्भ प्रशुल्क 30 वर्षों की दीर्घावधि के लिए है, पत्तन समीक्षा करने पर विचार करे और सीएचपीटी मामले में अंगीकृत प्रहस्तन दर पैरामीटर के बराबर कारों की प्रहस्तन दर में सुधार करे जिससे टर्मिनल में कार प्रहस्तन सर्वोत्तम क्षमता में सुधार होगा।</p>	<p>लागू करते हुए 2,55,500 कारें प्रतिवर्ष पर अनुमानित की गई है।</p> <p>जहां तक चेन्नई पत्तन का संबंध है, प्रहस्तित कारें बहिर्गामी (निर्यात) प्रयोजनों के लिए हैं। ये कारें हिंटरलैंड में उत्पादन इकाइयों से लाई जाती हैं और बहुस्तरीय पार्किंग सुविधा (जिसमें लिफ्ट और उसके भीतर रैम्प हैं) में स्टॉक की जा सकती है। इसलिए, भूमी स्लॉट की तुलना में प्रत्येक कार पार्किंग के लिए अपेक्षित क्षेत्र कम है। इसके अलावा, सीएचपीटी ने कारों के लिए वरीयता बर्थिंग उपलब्ध करवाई है, जबकि यह सीओपीटी में उपलब्ध नहीं करवाया गया है।</p> <p>सीओपीटी में कार पार्किंग की अपेक्षा केवल तटीय कार्गो के माध्यम से आने वाली कारों के लिए है जिनके लिए हिंटरलैंड का उपयोग करने की आवश्यकता पड़ती है। प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित कारों की कुल संख्या केवल 50,000 प्रतिदिन है। इसलिए, बहु-परतीय पार्किंग की मांग नहीं की गई है। इसके अलावा, फ्लाईंग फनेल की वजह से ऊंचाई सीमा है।</p>
	<p>(ii). यह देखा गया है कि कार पार्किंग के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 10,300 वर्ग मीटर के साथ भी, सीएचपीटी द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता कार पार्किंग के लिए प्रस्तावित 15,000 वर्ग मी. क्षेत्र के लिए 63,875 कारों पर सीओपीटी द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के स्थान पर 4,25,833 है। इससे सीएचपीटी की तुलना में भंडारण यार्ड का सकल कम उपयोग होगा। सीओपीटी विभिन्न पैरामीटरों जैसे कार पार्किंग के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता में सुधार करने के लिए सीएचपीटी में अंगीकृत पैरामीटर के बराबर औसत विराम समय में सुधार करने पर विचार करे। पत्तन प्रचालनों में कुशलता के रूप में प्रस्तावित खुले पार्किंग यार्ड के सापेक्ष बहुस्तरीय पार्किंग के लाभों/मुनाफों को स्वीकार करते हुए सीएचपीटी में यथा सुविचारित बहु-परतीय पार्किंग रखने की संभावना पर भी विचार करे।</p>	<p>योजना प्रयोजन के लिए सुविचारित कार का औसत आकार 4.50मी. x 1.80मी. है। 0.60 मी. का साइड विलयरेंस और 0.50 मी. का एंड विलयरेंस स्वीकृत करने के बाद, कार की पोजिशन के लिए अपेक्षित क्षेत्र 12 मी.² है।</p> <p>इसके अलावा, इस क्षेत्र का 25 प्रतिशत पहुंच तथा सर्कुलेशन सड़कों के लिए जोड़ा गया है। इस प्रकार 15 मी.² का कुल क्षेत्र प्रति कार अपेक्षित है और इसे तदनुसार उपलब्ध करवाया गया है। चेन्नई पत्तन में, पार्किंग स्लॉट कारों के विशिष्ट प्रकारों के लिए अभिचिह्नित किए गए हैं क्योंकि वे उत्पादन इकाइयों से आते हैं और इसलिए स्थान का सर्वोत्तम उपयोग किया जा सकता है। जबकि कोचीन पत्तन में, हिंटरलैंड में प्रयोग के लिए कारें प्रहस्तित की जाती हैं, जोकि ज्यादातर मध्यम आकार की होती हैं और इसलिए समान प्रकार का नहीं हो सकता। इसलिए, पार्किंग का आकार सामान्य मध्यम आकार की कार के आधार पर निर्धारित की गई है।</p>
	<p>(iii). यदि सीओपीटी प्रस्तावित सुविधा पर बहुस्तरीय पार्किंग की परिकल्पना नहीं करता है तो कृपया पुष्टि करें कि क्या पत्तन ने बोली दस्तावेज में किसी विशिष्ट शर्त को शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है जिससे परियोजना अवधि के दौरान भविष्य में कार पार्किंग क्षेत्र में सफल प्रचालक को बहु-स्तरीय पार्किंग रखने के लिए रिफ्रेन करता है।</p>	<p>क्यू 1 – क्यू 3 के प्रस्तावित बर्थ फ्लाईंग फनेल ऊंचाई सीमा क्षेत्र के तहत आते हैं और इसके बारे में बोलीदाताओं को सूचित किया जाएगा। वैसे, रियायतप्राप्तकर्ता से यह सुनिश्चित करने की अपेक्षा की जाएगी कि चलाई गई गतिविधियों में ये प्रतिबंध भंग नहीं किए जाएं।</p>
	<p>(iv). सीएचपीटी के प्रस्ताव के आधार पर सीएचपीटी के मामले में अंगीकृत 3 दिनों के समय के सुधार किए गए औसत विराम समय के स्थान पर 4 दिनों का औसत विराम समय अंगीकृत करने के आधार का औचित्य बताएं।</p>	<p>यह तटीय आयात होने की वजह से और उत्पादन इकाइयों से चेन्नई पत्तन में कारों के आगमन की तुलना में केरल भर में फैले डीलरों की संख्या द्वारा लिया जाना है, कारों की निकासी उसी गति से नहीं होगी जैसी चेन्नई में थी और परेषिती को पत्तन टर्मिनल में ज्यादा विराम समय की आवश्यकता होगी। तदनुसार, 4 दिनों का विराम समय कोचीन टर्मिनल के लिए सुविचारित किया गया है।</p>
	<p>(v). सीओपीटी ने प्रति कार अपेक्षित क्षेत्र 12 वर्ग मीटर सुविचारित किया है और कार की पहुंच तथा निकासी के लिए अपेक्षित स्थान के लिए 25 प्रतिशत का मार्जिन उपलब्ध करवाने के बाद इसे 15 वर्ग मीटर किया गया है। सीएचपीटी द्वारा सुविचारित 7.75 वर्ग मीटर/कार क्षेत्र के स्थान पर 12 वर्ग मीटर क्षेत्र प्रति कार का पैरामीटर अंगीकृत करने के आधार का औचित्य बताएं और कार पार्किंग क्षेत्र में पहुंच तथा सर्कुलेशन के लिए 25 प्रतिशत मार्जिन क्षेत्र अर्थात् 3 वर्ग मीटर प्रति कार उपलब्ध करवाने का आधार भी स्पष्ट करें।</p>	<p>योजना प्रयोजन के लिए सुविचारित कार का औसत आकार 4.50मी. x 1.80मी. है। 0.60 की साइड विलयरेंस और 0.50 मी. की एंड विलयरेंस स्वीकृत करने के बाद, कार की पोजिशनिंग के लिए अपेक्षित क्षेत्र 12मी.² है। इसके अलावा, इस क्षेत्र का 25 प्रतिशत सीएचपीटी द्वारा यथा सुविचारित 29 प्रतिशत के स्थान पर पहुंच तथा सर्कुलेशन सड़कों के लिए जोड़ा गया है। इस प्रकार, 15मी.² का कुल क्षेत्र प्रति कार अपेक्षित है तदनुसार उपलब्ध करवाया गया है।</p>
	<p>(vi). यदि सीओपीटी का मत है कि विभिन्न पैरामीटरों को संशोधित करते हुए, कार की कार्गो क्षमता की हिस्सेदारी परिकल्पित परियोजना के लिए संभावित स्तर से अधिक है, तो सीओपीटी कार पार्किंग के लिए आबंटित कुल क्षेत्र में उपयुक्त कटौती कर सकता है और कार प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम घाट और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के बीच बेमेल करने का प्रयास कर सकता है।</p>	<p>प्रस्तावित पैरामीटर बनाए रखे गए हैं, इसलिए कोई संशोधन अपेक्षित नहीं है।</p>

	<p>(vii). प्रस्ताव के पैरा 4.8 में, सीओपीटी ने प्रस्तावित टर्मिनल पर कारों के प्रहस्तन के लिए 71.9 के कुल बर्थ दिनों पर पहुंचने के समय पोत की बर्थिंग तथा डि-बर्थिंग के लिए अपेक्षित 3 घंटों अर्थात् 0.125 दिन/पोत अतिरिक्त समय पर विचार किया है। बर्थिंग तथा डि-बर्थिंग के लिए अतिरिक्त 3 घंटे उपलब्ध करवाने की सीओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाया गया है और अन्य महापत्तन न्यासों में विभिन्न परियोजनाओं के लिए अप्रफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार नहीं है। इसलिए, सीओपीटी से अनुरोध है कि कारों के प्रहस्तन के लिए बर्थ दिवसों की गणना में शामिल अतिरिक्त बर्थ दिवसों को अलग रखने का अनुरोध किया गया है। परिणामस्वरूप, बल्क तथा ब्रेक बल्क की सर्वोत्तम घाट क्षमता पर पहुंचने के लिए सुविचारित बर्थ दिवसों की संख्या 439.10 दिन [अर्थात् 730 दिन (क्यू 1 से क्यू 3 पर दो पोतों के लिए) x 70% - 71.90 दिन कार प्रहस्तन के लिए परिकल्पित किया गया है जिसे संशोधित किए जाने की आवश्यकता है।</p>	<p>कार कैरियरों के लिए अपेक्षित बर्थ समय बर्थिंग तथा डि-बर्थिंग के लिए अपेक्षित 3 घंटों के समय पर विचार किए बिना संशोधित किया जाएगा। बल्क तथा ब्रेक बल्क की सर्वोत्तम घाट क्षमता संशोधित गणना में तदनुसार संशोधित की गई है।</p>
	<p>(viii). सीओपीटी से अनुरोध है कि उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में कार प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम यार्ड और सर्वोत्तम यार्ड क्षमताओं की पुनः गणना करे। ऐसा करते समय, जैसाकि पहले बताया गया है, सीओपीटी सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच अन्तर को कम करने का एनडिगोर सकता है।</p>	<p>कार प्रहस्तन के लिए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट क्षमता तथा यार्ड क्षमता से कम है।</p> <p>सर्वोत्तम घाट क्षमता 255000 कारें है $(0.7 \times 50 \text{ कारें/घंटे} \times 20 \text{ घंटे/दिन} \times 365 \text{ दिन})$</p> <p>सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 63875 कारें है $0.7 \times \frac{1000 \times 1 \times 365}{1 \times 4} \text{ कारें}$</p> <p>इसलिए, कार प्रहस्तन के लिए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 63875 कारें हैं।</p>
(ख).	सीमेंट, गेहूँ, टिम्बर और अन्य कार्गो:	
(i).	<p>मौजूदा उपयोक्ता द्वारा अर्जित औसत प्रहस्तन पत्तन पर सीमेंट प्रहस्तन पिछले तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए दर्शाएँ। सीमेंट के प्रहस्तन के लिए पत्तन के बर्थ पर वर्तमान में तैनात किए गए जलयान से सिलो उपस्कर दर्शाएँ।</p>	<p>जीएसएल द्वारा अर्जित सीमेंट प्रहस्तन में उत्पादकता निम्नलिखित अनुसार है:-</p> <p>2010-11: 4867 टीपीडी 2011-12: 3727 टीपीडी 2012-13: 4041 टीपीडी</p> <p>सीमेंट के प्रहस्तन के लिए पत्तन के बर्थ पर वर्तमान में कोई उपस्कर तैनात नहीं किया गया है।</p>
(ii).	<p>पत्तन ने सीमेंट के लिए 5,000 टन/दिन की प्रहस्तन दर का अनुमान लगाया है। 5000 टन/दिन पर सीमेंट की प्रहस्तन दर पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>जीएसएल की मौजूदा समान सीमेंट प्रहस्तन सुविधा के कार्यनिष्पादन ब्योरों के आधार पर, 5000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है।</p>
(iii).	<p>सीओपीटी ने बताया है कि उसने शुष्क बल्क तथा अन्य कार्गो के मामले में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत किए हैं। बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देश 30,000 टन से कम के पार्सल आकार के पोत के लिए शुल्क बल्क कार्गो हेतु 7500 टन प्रतिदिन, स्टील कार्गो के लिए 4000 टन तथा निर्धारित अन्य कार्गो के लिए 2500 टन पर प्रहस्तन दर के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। दिशानिर्देशों में निर्धारित ये प्रतिमानक 20 टन क्षमता की 3 इलैक्ट्रिकल लेवल लफिंग घाटशुल्क क्रेनों के प्रावधान के संदर्भ में हैं। 100 टन की उच्चतर क्षमता की एचएमसी की तैनाती की संभावना की जांच करने के लिए सीओपीटी से अनुरोध करते हुए अनुवर्ती अनुच्छेद में हमारे प्रश्नों के मद्देनजर, सीओपीटी अन्य कार्गो (टिम्बर, लट्टे) के लिए 3750 टन प्रतिदिन और स्टील तथा बैग कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन, खाद्यान्नों जैसे शुल्क बल्क कार्गो के लिए 12,500 पर 100 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर के संदर्भ में प्रहस्तन दर में सुधार करने पर विचार करे, जैसा इस प्राधिकरण द्वारा विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) जैसे अन्य महापत्तन न्यासों में 100 टन एचएमसी के प्रशुल्क और सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया है।</p>	<p>टर्मिनल में संभावित छोटे आकार के पोतों और क्रेन की सेवाओं की अपेक्षा करने वाले कार्गो के कम अनुपात पर विचार करते हुए, 64 टन का एक एचएमसी प्रस्तावित किया गया है। तदनुसार, प्रस्ताव बनाए रखा जाएगा।</p>

(iv).	सीओपीटी के प्रस्ताव के पृष्ठ 17 में यह कहा गया है कि सीमेंट मौजूदा उपयोक्ताओं के किसी एक के भंडारण क्षेत्र में केपटिव सीमेंट सीधे पम्प किया जाएगा और अन्य सामान्य उपयोक्ताओं के लिए इसे सिलोस की ओर पम्प किया जाएगा और भंडारण यार्ड में पैकिंग इकाई तथा ऑटोमेटिक ट्रक लोडर का इस्तेमाल करते हुए पैक और लोड किया जाएगा। सीओपीटी से अनुरोध है कि सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता, और सिलोस में स्वचालित पैकिंग संयंत्र की सर्वोत्तम क्षमता भेजे और क्षमता पर पहुंचने के लिए अंगीकृत विभिन्न पैरामीटरों के आधार भी दर्शाएं और कोचीन पत्तन न्यास में मौजूदा सीमेंट प्रहस्तन तथा भंडारण सुविधा के संदर्भ में इसका औचित्य बताएं।	बर्थ के पीछे उपलब्ध भूमि क्षेत्र पर विचार करते हुए, केवल दो सिलोस निर्मित किए जा सकते हैं। इसके अलावा, सिलो की ऊंचाई फलाईंग फनेल सीमाओं पर सीमित भी की गई है। वैसे, ये सिलोस 25000 टन की कुल क्षमता के साथ निर्मित किए जा सकते हैं। मौजूदा टर्मिनल के कार्यनिष्पादन के आधार पर और मौसमों के अनुसार हिंटरलैंड में सीमेंट आवश्यकता के अनुसार, प्रतिवर्ष 20 घुमावों की संभावना है। यह 5 लाख टन भंडारण क्षमता प्रतिवर्ष की सर्वोत्तम क्षमता परिगणित करता है। व्यवहार में, 125 टन प्रति घंटा की दरित क्षमता के साथ एक संयंत्र के लिए सीमेंट पैकिंग इकाईयों का औसत कार्य 10 घंटे प्रतिदिन और औसत आउटपुट 100 टन प्रति घंटा है। इसके अलावा, एक माह में औसत कार्य 25 दिन हैं। दो पैकिंग इकाईयों का प्रस्ताव किया गया है। इस प्रकार, पैकिंग इकाई की वार्षिक क्षमता 6 लाख टन प्रतिवर्ष (2 सं. उपस्कर x 12 माह x 25 दिन x 10 घंटे x 100 टन) परिगणित होती है।
(v).	कृपया पुष्टि करें कि क्या सिलोस को पम्प किए जाने के लिए परिकल्पित सामान्य उपयोक्ता से संबंधित सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता का 50 प्रतिशत सीधे पैक और ट्रकों पर लादा जाएगा। साध्यता रिपोर्ट के पैरा 3.4.3 में कहा गया है कि परियोजना में सीमेंट टैंकरों में सीमेंट की बल्क लदाई भी होगी। न तो सीओपीटी का प्रस्ताव न ही सीमेंट टैंकरों में सीमेंट के भंडारण के बारे में पूंजी लागत के बारे में कहा गया है। कृपया इस संबंध में स्थिति स्पष्ट करें।	हम पुष्टि करते हैं कि सीमेंट की कुल सर्वोत्तम क्षमता का 50 प्रतिशत परियोजना सुविधा में पैकिंग तथा लदाई के लिए सिलोस को पम्प किया जाएगा। प्रस्तावित सामान्य सुविधा सीमेंट के भंडारण तथा प्रेषण के लिए है। प्रेषण बैगों में अथवा परेषिती की आवश्यकता अनुसार बल्क रूप में किया जाएगा। प्रस्तावित संयंत्र में दो सुविधा हैं। चूंकि बैगिंग संयंत्र सीमेंट की बल्क लदाई के समय निष्क्रिय होगी, सीमेंट के प्रेषण के किसी भी प्रकार के लिए इसी दर का प्रस्ताव किया गया है। सीमेंट का भंडारण केवल सिलोस में होगा। रिपोर्ट में टैंकरों का अर्थ है सिलोस भंडारण से परेषिती के गंतव्य तक सीमेंट के परिवहन के लिए प्रयुक्त ट्रक टैंकर। चूंकि टैंकरों में सीमेंट का भंडारण नहीं किया गया है, इसलिए किसी पूंजी लागत पर विचार नहीं किया गया है।
(3).	पूंजी लागत:	
(i).	पूंजी लागत के अनुमान में सीमेंट प्रस्तन के लिए कोई पम्प शामिल नहीं किए गए थे। साध्यता रिपोर्ट के खंड 3.3.3.1 से यह विदित हुआ है कि सीमेंट जलयान पम्पों का इस्तेमाल करते हुए सिलोस को पम्प किया जाएगा। प्रचालक द्वारा जलयान पम्पों पर विश्वास किए जाने की बजाय किसी पम्प की तैनाती परिकल्पित नहीं करने कोई विशिष्ट कारण का औचित्य बताएं। स्पष्ट करें कि क्या सीमेंट प्रहस्तन के लिए प्रचालक हेतु पत्तन द्वारा कोई आकस्मिक योजना परिकल्पित की गई है यदि जलयान पम्प किसी समय प्रचालन नहीं करते हैं अथवा जलयान पम्प की उत्पादकता इस प्रस्ताव में परिकल्पित प्रहस्तन प्रतिमानक से कम रहती है क्योंकि इसका टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता की उपलब्धि और अनुमानित राजस्व अपेक्षा की उपलब्धि पर भी प्रभाव पड़ेगा।	देश में पत्तन प्रचालनों की प्रचलित पद्धति के अनुसार, जलयान पम्पों के माध्यम से कार्गो स्थानांतरण के लिए आकस्मिक योजना परिकल्पित नहीं की गई थी। यह अनुमान लगाया गया है कि जलयान के पास अपनी खुद की व्यवस्था होगी।
(ii).	सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता सीओपीटी द्वारा 10.10 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है जोकि 19.10 एमटीपीए पर निर्धारित टर्मिनल (कार से इतर) की सर्वोत्तम क्षमता का 52.10 प्रतिशत होता है। स्वीकार करते हुए कि सीमेंट की हिस्सेदारी टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता में महत्वपूर्ण है, सीओपीटी मौजूदा उपयोक्ता द्वारा अर्जित प्रहस्तन दर पर पूरी तरह से विश्वास करने की बजाय सर्वोत्तम क्षमता और संदर्भ प्रशुल्क में पहुंचने में अन्य प्रासंगिक गणना में परिणामी संशोधन के साथ टर्मिनल पर उत्पादकता तथा कुशलता में सुधार करने के लिए कुशल उच्च क्षमता पम्पों सहित संभावना की तलाश करें।	यहां पर बताया गया है कि पम्पों में सीमेंट प्रहस्तन एक विशेषज्ञ प्रचालन है और इस प्रयोजन के लिए अलग से जलयान विनियुक्त किए गए हैं। वर्तमान प्रस्ताव बाजार में इस प्रकार के जलयानों की उपलब्धता पर आधारित है। वैसे, उसी स्थान पर सीमेंट व्यवसाय विनियुक्त अलग-अलग प्लेयर होंगे और एक स्थान पर वैयक्तिक प्लेयर की पार्सल आकार अपेक्षा पर्याप्त नहीं होगी। इसलिए, सुविचारित परिकल्पित क्षमता पर्याप्त है। इसके अलावा, वर्धित जलयान क्षमता के लिए भंडारण सुविधा सृजित करना पर्याप्त लागत की मांग करता है और वहां पर महत्वपूर्ण स्थान अभाव है।
(iii).	2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल में बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रत्येक 20 टन क्षमता की लेवल लफिंग क्रेन की 3 संख्या का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। पत्तन ने क्यू 1 से क्यू 3 बर्थ में गेहूं, टिम्बर तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए केवल एक एचएमसी का अनुमान लगाया है। यह देखा गया है कि पत्तन ने 410 मीटर की बर्थ लम्बाई की परिकल्पना की है जो एक समय में दो	410 मीटर की कुल लम्बाई वाले दो बर्थों में से, एक सीमेंट कैरियरों/कार कैरियरों द्वारा सदैव अधिग्रहीत किए जाने की संभावना है। इसके आधार पर, प्रभावी रूप से केवल एक बर्थ खाद्यान्न तथा अन्य कार्गो ढोने दो पोतों के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध होगा, जो पोत तथा बर्थ के बीच कार्गो के स्थानांतरण के

	<p>पोत व्यवस्थित कर सकती है। आईएनएसए ने भी बताया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित 64 टन की एक एचएमसी 410 मीटर लम्बाई के बर्थ के लिए पर्याप्त नहीं होगी। पत्तन से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि प्रस्तावित सुविधा पर बर्थ किए गए दो कार्गो पोतों (कार तथा सीमेंट के अलावा) के प्रहस्तन के लिए पर्याप्त है। यदि ऐसा है तो यह पुष्टि करें कि यह उत्पादकता पैरामीटर और गणना में सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता अर्जित कर सकती है।</p>	<p>लिए एचएमसी की सेवा की अपेक्षा करता है। खाद्यान्नों के मामले में 7500 टन प्रतिदिन की उत्पादकता वाला एक एचएमसी और टिम्बर तथा अन्य कार्गो के मामले में 2500 टन प्रतिदिन होगी जोकि सर्वोत्तम बर्थ क्षमता के अनुसार है। तदनुसार, यह पुष्टि की गई है कि 64 टन की एक एचएमसी टर्मिनल का सर्वोत्तम थ्रूपुट अर्जित करने के लिए पर्याप्त है।</p>
(iv).	<p>सीओपीटी ने आईएनएसए द्वारा कही गई बात पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय अपने पत्र दिनांक 21 अक्टूबर 2013 में बिन्दु (घ) में यह कहा है कि शुरु में पत्तन ने केवल एक एचएमसी का प्रस्ताव किया है ताकि पूंजी निवेश कम किया जा सके। तथापि, प्रचालक अतिरिक्त क्रेनें, यदि अपेक्षित हों, संस्थापित करने के लिए स्वतंत्र हैं। निकर्षण के संबंध में भी, सीओपीटी ने बिन्दु (ङ) में कहा है कि यदि रियायतप्राप्तकर्ता और डुबाव की मांग करता है तो रियायतप्राप्तकर्ता को वर्धित डुबाव के लिए सभी व्यय वहन करने होंगे। इस संदर्भ में, यदि प्रचालक द्वारा भविष्य में अतिरिक्त एचएमसी तैनात किए जाने की परिकल्पना की जाती है अथवा पत्तन प्रचालक से वर्धित डुबाव के लिए व्यय वहन करने के उम्मीद करता है तो कृपया स्पष्ट करें कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2. के अनुसार सूचकांकन की शर्त पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित (की जाने वाली) संदर्भ प्रशुल्क सीमाओं के रूप में निवेश की ऐसी अतिरिक्त लागत वसूल करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को क्या संसाधन उपलब्ध हैं।</p>	<p>यदि सुधार की गई सुविधाएं डुबाव की वृद्धि और/अथवा अतिरिक्त क्रेनें उपलब्ध करवाने के माध्यम से उपलब्ध करवाई जाती हैं, यातायात एवं टर्मिनल में आने वाले पोत का कुल जीआरटी में भी वृद्धि की जाएगी, जिससे बीओटी प्रचालक को अतिरिक्त राजस्व मिलेगा और ऊपर यथा वर्णित सुधार की गई सुविधाओं को उपलब्ध करवाने और व्यवस्थित करने के लिए अपेक्षित निवेश तथा प्रचालन लागत की क्षतिपूर्ति कर सकता है। प्रचालक की स्थिति है कि इसे संदर्भ प्रशुल्क का अनुपालन करना चाहिए भले ही सुधार की गई सुविधाएं टर्मिनल में उपलब्ध करवाई गई हों। यह भी बताया गया है कि वे सुधार की गई सुविधाएं केवल तभी उपलब्ध करवाने के लिए ऐनडिवोर होंगी यदि इससे उनको वित्तीय लाभ होता है।</p>
(v).	<p>यदि सीओपीटी परिकल्पित करता है कि कार्गो का हिस्सा जलयान गियर द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा तो सीओपीटी पत्तन द्वारा प्रस्तावित मौजूदा समेकित प्रहस्तन दर में उपयुक्त छूट का प्रस्ताव करने पर विचार कर सकता है जिसमें जलयान को/से कार्गो की लदाई/उतराई शामिल है।</p>	<p>प्रस्तावित प्रहस्तन उपस्कर सर्वोत्तम क्षमता प्रहस्तित करने के लिए पर्याप्त हैं जैसे सीओपीटी ने जलयान गियर के माध्यम से गियर का प्रहस्तन परिकल्पित नहीं किया था।</p>
(vi).	<p>सीओपीटी ने जैसी और जहां है स्थिति के रूप में इस परियोजना के हिस्से के रूप में तीन भंडारगृह और दो शैड आबंटित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने मूल्यनिर्धारणकर्ता द्वारा रु0 17.22 करोड़ परप्रचालक को हस्तांतरित किए जाने वाले मौजूदा भवन के मूल्य का निर्धारण किया है। अस्थायी वार्षिक लेखे 2012-13 के अनुसार 31 मार्च 2013 को भंडारगृहों तथा शैडों सहित मौजूदा भवन का लिखित मूल्य दर्शाएँ। परिसंपत्तियों के ऐसे स्थानांतरण की वजह से हानि अथवा लाभ के संदर्भ में सीओपीटी के वार्षिक लेखों में दिया जाने वाला संव्यवहार और सीओपीटी के अगले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में दिया जाने वाला संव्यवहार भी दर्शाएँ।</p>	<p>पुनः मूल्यनिर्धारण अभिलेखों तथा बही खातों के बीच परिसंपत्तियों का एक-एक पहचान करना मुश्किल है। परिसंपत्तियों का उपलब्ध डब्ल्यूडीवी संलग्न किया गया है। बीओटी प्रचालक को स्थानांतरित किए जाने के लिए प्रस्तावित भवनों का बही मूल्य सीओपीटी द्वारा प्रेषित व्योरो के अनुसार रु0 40.07 लाख है। इस स्थानांतरण की वजह से जरूरी समायोजन प्रविष्टियां अगला सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव तैयार/जमा करते समय प्रभावी किया जाएगा।</p>
(vii).	<p>इस प्रस्ताव के पैरा 5.2 (ख)(i) में, यह देखा गया है कि बर्थ अधिग्रहण की हिस्सेदारी के आधार पर सिविल कार्यों से संबंधित पूंजी लागत तीन कार्गो समूहों अर्थात् सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य में प्रभाजित किया गया है। कृपया पुष्टि करें कि सीओपीटी द्वारा ऐसे प्रभाजित सिविल कार्यों से संबंधित पूंजी लागत इन कार्गो श्रेणियों के लिए प्रासंगिक हैं।</p>	<p>सामान्य सुविधाओं के लिए पूंजी लागत बर्थ अधिग्रहण के आधार पर प्रभाजित किए गए हैं। तथापि, खाद्यान्न, सीमेंट, कारें एवं अन्य कार्गो जैसे कार्गो से संबंधित विशिष्ट पूंजी लागतें अलग से उपलब्ध करवाए गए हैं।</p>
(viii).	<p>सीओपीटी ने दो मुख्य गतिविधियों अर्थात् (क). जलयान से सिलो तक स्थानांतरण और (ख). पृथक एक्सल विवरण में अग्रेषण के बीच सीमेंट प्रहस्तन से संबंधित पूंजी लागत पृथक्कृत की है। यह देखा गया है कि संपर्क पुल के संदर्भ में सिविल लागत मर्दें, पृथ्वी दबाव छोड़ना तथा तट सुरक्षा, फोरशोर तथा फुट पाथ, सड़कों तथा ड्रेनों का रिफरबिशमेंट, कम्पाऊंड सुरक्षा दीवार का निर्माण और अग्निशमन प्रणाली से संबंधित उपस्कर लागत पूरी तरह से जलयान से सिलो तक सीमेंट के स्थानांतरण में प्रभाजित किया गया है। कृपया पुष्टि करें कि क्या इन कार्यों विशेषतः सड़कों तथा ड्रेनों के रिफरबिशमेंट, कम्पाऊंड सुरक्षा दीवार के निर्माण, आदि के लिए पूंजी लागत से संबंधित पूंजी लागत सीमेंट पैकिंग तथा अग्रेषण सेवा के लिए प्रासंगिक नहीं हैं। सीओपीटी इस बिन्दु की समीक्षा करे और, यदि आवश्यक हो तो, इन पूंजी लागत के प्रभाजन को संशोधित करे।</p>	<p>जलयान से सिलो तक सर्वोत्तम क्षमता 1.01 एमटीपीए है। जबकि पैकेजिंग तथा अग्रेषण के लिए, क्षमता 0.5 एमटीपीए होगी। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि जलयानसे सिलो तक सेवा पैकेजिंग तथा अग्रेषण सुविधाओं का इस्तेमाल करते हुए उपयोक्ता सहित सभी उपयोक्ताओं द्वारा उपयोग किया जाएगा, संपर्क पुलों की पूंजी लागत, पृथ्वी दबाव छोड़ना तथा तट सुरक्षा, फोरशोर एवं फुट पाथ, सड़कों तथा ड्रेनों का रिफरबिशमेंट, कम्पाऊंड सुरक्षा दीवार का निर्माण और अग्निशमन प्रणाली से संबंधित उपस्कर लागत सभी सीमेंट उपयोक्ताओं के लिए सामान्य रूप में सुविचारित किया गया है और बर्थ अधिग्रहण पर विचार करते हुए दिशानिर्देशों के आधार पर प्रभाजित किया गया है। चूंकि सभी उपयोक्ता जलयान से सिलो के बीच सेवाओं का उपयोग करने जा रहे हैं, पूंजी लागत इस भाग पर पूरी तरह से विचार किया गया है।</p>
(ix).	<p>पैरा 5.2 (ख)(i) और (ii) में पूंजी लागत का अनुमान प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 के अनुबंध III में प्रेषित पूंजी लागत के अनुमानों से मेल खाता है लेकिन अनुबंध 1 में प्रेषित पूंजी लागत के अनुमान के अनुसार नहीं था। कृपया उसके पूंजी लागत अनुमान दर्शाएँ जो सही हैं जिसके अनुबंध सही हैं और विश्वास किया गया है।</p>	<p>अनुबंध-1 में उल्लिखित लागत आधार लागत है। तथापि, दिशानिर्देशों के आधार पर, उतराई लागत आकस्मिकता लागत, पीएमसी, इंजीनियरिंग लागत, सर्विस टैक्स तथा पर्यावरण प्रबंधन लागत पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है।</p>
(x).	<p>कृपया प्रस्ताव के पैरा 5.2(ख)(ii) में रु0 44.07 करोड़ पर अनुमानित सीमेंट प्रहस्तन उपस्कर के लिए पूंजी लागत का ब्रेकअप भेजें।</p>	<p>सीमेंट प्रहस्तन उपस्कर के व्योरे प्रस्ताव के अनुबंध-1 में दिए गए हैं।</p>

		(रु० करोड़ों में)		
		विवरण	अनुबंध-1 के अनुसार	आकस्मिकता, इंजीनियरिंग और पीएमसी, सर्विस टैक्स, और पर्यावरण प्रबंधन लागत के लिए उपलब्ध करवाने के बाद सुविचारित अनुमान
		(i). 5 टन पेलोडर (2 सं.)	0.7	0.81
		(ii). सीमेंट पैकेजिंग इकाई 125 टन (2 सं.)	25.00	28.84
		(iii). स्वचालित ट्रक लदाई इकाई (1 सं.)	4.50	5.19
		(iv). बिजली आपूर्ति	8.00	9.23
		कुल	38.20	44.07
(xi).	साध्यता रिपोर्ट से अथवा प्रस्ताव से, यह स्पष्ट नहीं है कि पूंजी लागत अनुमान किसी अवधि से संबंधित हैं। जैसाकि दिशानिर्देशों में पहले से उल्लेख किया गया है, सिविल कार्यों तथा उपस्कर की पूंजी लागत अप्रकट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करते समय प्रचलित बाजार दर लेने के लिए अद्यतन किया जाना चाहिए। इसलिए, सीओपीटी पुष्टि करे कि सिविल तथा उपस्कर दोनों की लागत के अनुमान प्रचलित बाजार दर दर्शाते हैं। अनुमानों को बजटीय कोटेशनों, दर विश्लेषण आदि के रूप में दस्तावेजी समर्थन से प्रमाणित करें।	पूंजी लागत अनुमान जुलाई 2013 से संबंधित हैं। तथापि, इस परियोजना में शामिल आयात मर्द मार्जिनल हैं और विदेशी मुद्रा में भिन्नता का परियोजना की समय लागत पर महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा।		
(4).	प्रचालन लागत:			
(i).	बिजली लागत:			
	(क). पत्तन ने 64 टन एचएमसी के लिए 500 इकाईयां/घंटा के कुल बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है। कृपया पुष्टि करें कि क्या तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित एचएमसी बिजली चालित है और ईंधन चालित नहीं है जैसा सभी अन्य पत्तन न्यास में है जहां तैनात किए गए/तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित एचएमसी वे ईंधन चालित हैं। खाद्यान्न तथा अन्य कार्गो के प्रत्येक के लिए 250 इकाई प्रति घंटा अर्थात् कुल 500 इकाईयां/घंटा पर बिजली उपभोग के अनुमानन हेतु आधार उपस्कर निर्माता की विशेषताओं के संदर्भ में औचित्य बताएं और पत्तन द्वारा अंगीकृत बिजली उपभोग समर्थित करने के लिए गणना से समर्थित करें।	यह सीओपीटी में अब प्रचालन में 50 टन की एमएचसी क्षमता से बिल्कुल नीचे और विभिन्न उपस्कर निर्माताओं से एकत्र किए गए ब्योरो से प्राप्त किए गए ब्योरो पर आधारित है।		
	(ख). बैगिंग संयंत्र के लिए 4 इकाईयां प्रति टन पर बिजली उपभोग पैरामीटर अंगीकृत करने के लिए आधार स्पष्ट करें और तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर की तकनीकी विशिष्टताओं के संदर्भ में विस्तृत गणना के साथ औचित्य बताएं। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अभियंत्रित उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण में, सुविचारित बिजली उपभोग 18 दिसम्बर 2009 को अधिसूचित किए गए आदेश सं. टीएमपी/26/2009-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 में बैगिंग संयंत्र के लिए 0.50 इकाईयां प्रति टन है। सीओपीटी से अनुरोध है कि वीपीटी के उपर्युक्त प्रस्ताव के संदर्भ में इसके प्रस्ताव में पत्तन द्वारा परिकल्पित बैगिंग संयंत्र के लिए बिजली उपभोग का औचित्य बताएं।	सीमेंट बैगिंग में शामिल उपस्कर में बैगिंग उपस्कर के प्रचालनों के अलावा एअर कम्प्रेसर, बल्बर्स, एअर फिल्टरों का प्रचालन, स्कू कन्वेयर शामिल हैं। सीमेंट प्रहस्तन, रिट्राइवल और बैगिंग प्रचालनों में शामिल प्रचालन तकनीकों तैयार उर्वरक बैगिंग के मामले में शामिल प्रचालनों से पूरी तरह भिन्न हैं। सीमेंट के 4 इकाईयां प्रति टन की दर पर बिजली आवश्यकता सीओपीटी में अब प्रचालन में समान टर्मिनल (जीएसएल) के कार्यनिष्पादन ब्योरो के आधार पर विचार किया गया है।		
	(ग). रु० 7.2 प्रति इकाई पर सुविचारित बिजली की परिवर्तनीय इकाई लागत और रु० 400 प्रति केवीए पर निर्धारित लागत पत्तन के हाल ही के बिजली बिल की प्रति से प्रमाणित की जाए।	पिछले एक वर्ष के लिए गुजरात अम्बुजा सीमेंट्स की समान सुविधाओं के बिजली उपभोग बिल इकाई दर का औचित्य देने के लिए संलग्न किए गए हैं।		
(ii).	ईंधन लागत:			
	(क). 10 टन पे लोडर के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित ईंधन उपभोग प्रतिमानक 12 लिटर/घंटा है। उसके विपरीत आधी क्षमता अर्थात् 5 टन पे लोडर के लिए पत्तन ने 8 लिटर प्रति घंटा/उपस्कर के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। कृपया पे लोडर के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत ईंधन उपभोग पैरामीटर के आधार का औचित्य बताएं। पत्तन द्वारा अंगीकृत 6 लिटर/घंटा/डम्पर के ईंधन उपभोग के लिए आधार का औचित्य भी बताएं।	पे लोडरों तथा डम्पर्स का ईंधन उपभोग समान प्रकार के उपस्कर के विभिन्न प्रचालकों के साथ चर्चाओं के आधार पर लिया गया है। यह देखा जाए कि टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार 10 टन क्षमता के पेलोडरों के लिए ईंधन उपभोग 12 लिटर/घंटा है। तकनीकी ब्योरो के अनुसार, 5 टन क्षमता की ईंधन आवश्यकता 10 टन क्षमता के पेलोडर का लगभग 70 प्रतिशत है।		
	(ख). पत्तन ने पूंजी लागत में कुल 2 पे लोडरों का प्रस्ताव किया है। यह देखा गया है कि दो पे लोडरों के लिए ईंधन लागत कुल 11,456 घंटे [अर्थात् 928 घंटे x 2 (स्टेकिंग प्रचालन के लिए) + 4600 घंटे (ट्रक लदाई के लिए) + बैगिंग इकाई के लिए 5000 घंटे] के लिए अनुमानित की गई है। पे लोडर द्वारा विभिन्न प्रचालनों के लिए घंटों की संख्या पर पहुंचने के लिए आधार स्पष्ट करें।	साध्यता रिपोर्ट में, खाद्यान्नों के लिए 2 पेलोडरों और बहुउपयोक्ता पैकिंग तथा ट्रक लदाई सुविधा पर सीमेंट प्रहस्तन के लिए 2 विशेष प्रकार के पेलोडरों का प्रस्ताव किया गया है। जलयानों से खाद्यान्न उतराई प्रचालन के दौरान भंडारण शैलों में		

		<p>खाद्यान्नों की स्टेकिंग के लिए 2 पेलोडर तैनात किए गए हैं। जलयान उतराई के लिए एमएचसी प्रचालन समय 62.6 दिन x 16 घंटे = 1001 घंटे अनुमानित किया गया है। तदनुसार, इस प्रचालन के लिए दो पे लोडरों की तैनाती अवधि $2 \times 1001 = 2,002$ घंटे होगी।</p> <p>ये पे लोडर ट्रकों पर खाद्यान्नों की लदाई के लिए भी उपयोग किए जाएंगे, प्रहस्तन दर 100 टन/घंटा। इन दो पे लोडरों की कुल कार्य अवधि, घंटों में तनों में खाद्यान्न कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता को 100 टन/घंटा से विभाजित किया गया है जोकि 2350 घंटे परिगणित होता है।</p> <p>दो विशेष प्रकार के पेलोडर बैगिंग इकाई में सीमेंट के आवागमन के लिए तैनात किए गए हैं। इन पेलोडरों की उत्पादकता 100 टन/घंटा है। वैसे इन दो पे लोडरों की कुल कार्य अवधि, घंटों में तनों में सर्वोत्तम सामान्य उपयोक्ता सीमेंट 100 टन/घंटा द्वारा विभाजित किया गया है जो 5140 घंटे परिगणित होता है।</p> <p>इस प्रकार, पे लोडरों की कुल कार्य अवधि 9492 (2002+2350+5140) परिगणित होती है।</p>
	(ग). डम्परों के लिए, पत्तन ने 928 घंटे प्रति डम्पर के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया है और 6 डम्परों के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटे प्रतिमानक 4000 घंटे है। सीओपीटी से अनुरोध है कि डम्पर के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए कार्य घंटों की संख्या पर विचार करने का आधार स्पष्ट करे और दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटों की संख्या में विपथन के कारण का औचित्य बताए।	खाद्यान्न कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता और एमएचसी की प्रहस्तन क्षमता के आधार पर, पोत प्रचालन 62.6 दिनों की कुल अवधि के लिए होगा। एक दिन में 16 प्रभावी कार्य घंटों पर विचार करते हुए, कुल डम्पर प्रचालनात्मक अपेक्षा 1001 (62.6 x 16) है। चूंकि वास्तविक प्रचालनात्मक अवधि के लिए ईंधन अपेक्षित है, इसलिए ईंधन मात्रा अनुमानन के लिए 1001 घंटों पर विचार किया गया है।
(iii).	लाइसेंस शुल्क: सीओपीटी ने बीओटी प्रचालक द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान परियोजना के अधीन आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र के लिए प्रचालन लागत की मद के रूप में अनुमान लगाया है। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट करें।	
	(क). सीओपीटी ने रु 28.13 लाख प्रति हैक्टेयर की इकाई दर लागू करते हुए कार पार्किंग, सीमेंट सिलोस, खाद्यान्न तथा अन्य कार्गो के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल 7.15 हैक्टेयर भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। कृपया पुष्टि करें कि लाइसेंस शुल्क के अनुमानन के लिए अंगीकृत दरें सीओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार हैं और सरकार द्वारा समय-समय पर घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार लागू लेखा वृद्धि कारक को लेखा में लेने के बाद दरों को अद्यतन किया है।	हम पुष्टि करते हैं कि अनुमानित लाइसेंस शुल्क सीओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित दर पर आधारित है और भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार लागू वृद्धि कारक को लेखा में लेने के बाद अद्यतन किया गया है (रु 2667600 प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष की आधार दर सीओपीटी के दरमान दिनांक 10 जुलाई 2010 के अनुसार ली गई है जिसमें आगे 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की जाएगी।)
	(ख). सीओपीटी पूंजी लागत के अनुमानन में प्रचालक को स्थानांतरित किए जाने वाले शैलों तथा भंडारगृहों को पहले ही शामिल कर चुका है। इसलिए, प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित इस घटक पर मरम्मतें तथा अनुरक्षण और मूल्यहास अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में लिया जाएगा। इस संदर्भ में, कृपया भंडारगृहों के समान सैट के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमानन स्पष्ट करे और लाइसेंस शुल्क के अनुमानन में दो शैड उसी मद के लिए लागत तत्वों की दोगुनी गणना की वजह से नहीं होगी। यदि ऐसा होता है तो सीओपीटी इसकी जांच करे और संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने में लागत तत्वों की दोगुनी गिनती को समाप्त करे।	भूमि पर लाइसेंस शुल्क वसूल किया गया है जिसमें मौजूदा भवनों की लागत शामिल नहीं है।
	(ग). सीमेंट के लिए लाइसेंस शुल्क रु 75.10 लाख प्रतिवर्ष पर अनुमानित किया गया है जिसे दो गतिविधियों अर्थात् जलयान से सिलो और पैकेजिंग तथा अग्रेषण सेवाओं के बीच प्रभाजित किया गया है। इन दो गतिविधियों के बीच सीमेंट कार्गो से संबंधित लाइसेंस शुल्क प्रभाजित करने का आधार स्पष्ट करें।	<p>2.6 हैक्टेयर का सामान्य क्षेत्र बर्थ अधिग्रहण के आधार पर विभिन्न कार्गो में प्रभाजित किया गया है। इसमें से, 1.02 हैक्टेयर क्षेत्र सामान्य क्षेत्र के हिस्से के रूप में सीमेंट में जोड़ा गया है। इसके अलावा, इसे बर्थ अधिग्रहण के आधार पर जलयान से सिलो और पैकेजिंग तथा अग्रेषण के बीच संवितरित किया गया है।</p> <p>इसलिए, सीमेंट के लिए सुविचारित कुल क्षेत्र 2.67 हैक्टेयर है जिसमें से 2.16 हैक्टेयर (1.65 + 0.51) पैकेजिंग तथा अग्रेषण के</p>

		लिए सुविचारित किया गया है और शेष 0.51 हेक्टेयर जलयान से सिलो तक स्थानांतरण के लिए सुविचारित किया गया है। लाइसेंस शुल्क (0.51 क्षेत्र x 28.13 रु0 लाख) = 14.34
(5).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन:	
(i).	पत्तन द्वारा प्रेषित एक्सल विवरण सीमेंट प्रहस्तन से रु0 3,350.97 लाख की कुल राजस्व अपेक्षा को दो गतिविधियों – जलयान से सिलो तक सीमेंट के स्थानांतरण के लिए रु0 191.52 लाख और पैकिंग तथा अग्रेषण सेवाओं के लिए रु0 3159.45 लाख में पृथक्कृत किया गया है। इन दो गतिविधियों से राजस्व अपेक्षा की प्रतिशत हिस्सेदारी 5.7 प्रतिशत और 94.25 प्रतिशत परिगणित होती है। प्रस्ताव के पृष्ठ 17 पैरा 7.3 (ख) (i) में दिए गए के स्थान पर, सीओपीटी ने कुल राजस्व अपेक्षा का 6 प्रतिशत और 94 प्रतिशत लागू करते हुए जलयान से सिलो तक सीमेंट स्थानांतरण के लिए रु0 191.52 लाख और पैकिंग तथा अग्रेषण सेवाओं के लिए रु0 3,183.40 लाख की राजस्व अपेक्षा पर विचार किया है। दो गतिविधियों के बीच राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा पृथक् एक्सल विवरण में दी गई विस्तृत गणना के अनुसार सही करें।	रु0 3355 लाख अब प्रेषित संशोधित गणना में सीमेंट कार्गो से कुल राजस्व अपेक्षा है। टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, इसका 90 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन के लिए लिया जाना चाहिए। तथापि, इस मामले में कोई विविध प्रभार परिकल्पित नहीं किया गया है। पत्तन ने प्रहस्तन प्रभारों में विविध प्रभार का 5 प्रतिशत शामिल किया है। किसमें केवल पैकेजिंग तथा अग्रेषण गतिविधि भंडारण प्रभार आकर्षित करेगी। इसके आधार पर, सीमेंट प्रहस्तन के लिए कुल राजस्व आवश्यकता रु0 3187.3 लाख (रु0 3355 लाख का 95 प्रतिशत) होगा जिसे 6 प्रतिशत और 94 प्रतिशत का अनुपात लागू करते हुए प्रभाजित किया गया है। इन अनुपात के परिकलन के लिए विस्तृत गणना टीएएमपी को भेजे गए पूर्ववर्ती प्रस्ताव में दी गई है।
(ii).	सीमेंट पैकिंग तथा अग्रेषण गतिविधि से वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित रु0 3183.40 लाख (एक्सल विवरण में उल्लिखित रु0 3159.49 लाख) की राजस्व अपेक्षा में से, यह देखा गया है कि पत्तन ने विविध प्रभार के लिए कोई राजस्व अपेक्षा आबंटित नहीं की है। चूंकि पत्तन ने स्वयं स्वीकार किया है कि पर्यावरणीय चिंता तथा सफाई से संबंधित विविध सेवाएं सिलोस में सीमेंट प्रहस्तन के लिए हैं, विविध गतिविधि के लिए राजस्व अपेक्षा के हिस्से को आबंटित करने के लिए विचार कर सकता है और आदेश सं. टीएएमपी/44/2011-वीओसीपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा सीमेंट तथा निर्माण कच्चा माल के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास के मामले में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार विविध सेवाएं कवर करने का प्रस्ताव करे।	संशोधित गणना में सीमेंट पैकेजिंग तथा अग्रेषण से वसूल किया जाने वाला राजस्व रु0 2993.40 लाख है। इसके अलावा, हम यह स्पष्ट करना चाहते हैं कि सीमेंट कार्गो के लिए, पूर्णतः अभियंत्रित प्रणाली की वजह से विविध सेवाओं के लिए कोई गुंजाइश नहीं है। उसके मद्देनजर, डेवलपर इसके साथ संबद्ध लागत वसूल करने में समर्थ नहीं होगा। इसपर काबू पाने के लिए, हमने प्रहस्तन प्रभारों के साथ विविध सेवाओं (बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार कुल राजस्व का 5 प्रतिशत) से संबंधित प्रभारों को जोड़ दिया है।
(6).	भंडारण प्रभार गणना:	
(i).	कार के लिए भंडारण प्रभारों के संबंध में, पत्तन ने 5 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है और निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले पांच दिनों, निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6वें दिन से 10वें दिन और 11वें दिन से आगे के स्लैबों के लिए भंडारण प्रभार का प्रस्ताव किया है। भंडारण प्रभार की गणना में, तथापि, पत्तन ने अनुमान लगाया है कि कारों का 80 प्रतिशत 2.5 दिनों के भीतर, कार का 10 प्रतिशत 7.5 दिनों के भीतर और शेष 10 प्रतिशत 12.5 दिनों के भीतर निकासित किया जाएगा। वहां कारें हो सकती हैं जो निःशुल्क अवधि के भीतर 3 दिनों से 5 दिनों के बीच निकासित की जाएंगी जो भंडारण प्रभार आकर्षित नहीं करेंगी परन्तु भंडारण गणना में परिगणित किया गया नहीं पाया गया है। सीओपीटी भंडारण गणना की जांच करे और उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में भंडारण स्लैबों का प्रस्ताव करे। पत्तन से गणना के साथ यह दर्शाने का भी अनुरोध है कि प्रचालक कारों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर अनुमानित राजस्व अपेक्षा वसूल करने की स्थिति में होगा।	यह परिकल्पित किया गया है कि कारों का 95 प्रतिशत निःशुल्क अवधि के भीतर निकासित किया जाएगा। कुल कारों के शेष 5 प्रतिशत में से, इसका 80 प्रतिशत प्रथम स्लैब के भीतर निकासित हो जाएगा और इसका 10 प्रतिशत दूसरे स्लैब के भीतर और शेष 10 प्रतिशत तीसरे स्लैब में निकासित किया जाएगा जो भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। संशोधित प्रस्ताव में पृथक् कार्य पत्रक उपलब्ध करवाया गया है।
(ii).	सीएचपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क के मामले में यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पत्तन ने पत्तन द्वारा परिकल्पित औसत विराम समय के बराबर 3 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। पत्तन सीएचपीटी मामले में अनुमोदित 3 दिनों की निःशुल्क अवधि के स्थान पर कार के लिए 5 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित करने के कारण और आधार का औचित्य बताए।	आयातित कार्गो के लिए बहुउद्देशीय टर्मिनल हेतु टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार विचार किया गया है।
(iii).	2008 के दिशानिर्देश बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए आयात कार्गो हेतु 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित करता है। उसके विपरीत, पत्तन ने आयात अथवा निर्यात कार्गो के लिए बिना किसी पृथक्करण के सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो के लिए 7 दिनों की निःशुल्क अवधि की परिकल्पना की है। पत्तन से अनुरोध है कि 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के संदर्भ में निःशुल्क अवधि प्रस्तावित करने में विषयन के लिए विस्तृत औचित्य तथा कारण भेजे। पत्तन से यह स्पष्ट करने का भी अनुरोध है कि क्या पत्तन ने प्रस्तावित सुविधा पर निर्यात कार्गो परिकल्पित किया है। यदि हाँ, तो भिन्न-भिन्न निःशुल्क अवधि 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार निर्यात कार्गो के लिए प्रस्तावित की जाए।	सीओपीटी में प्रचलित स्थिति के आधार पर 7 दिनों का प्रस्ताव किया गया है। टिम्बर के संबंध में, टर्मिनल के भीतर वर्तमान में कोई भंडारण उपलब्ध नहीं करवाया गया है और टिम्बर बहुउद्देशीय प्रहस्तन से बचने के लिए टर्मिनल के बाहर परेषिती के यार्ड में सीधे ले जाया गया है। यही परिदृश्य जारी रखा गया है क्योंकि यही स्वीकार्य है और पत्तन उपयोगिताओं के लिए लाभदायक भी है।

		<p>साध्यता रिपोर्ट के आधार पर निर्यात की बहुम कम मात्रा ही परिकल्पित की गई है। निर्यातों की कुल गणना 0.82 लाख टन है जिसमें 0.65 लाख टन निर्माण सामग्री और 0.17 लाख टन बैग सीमेंट है। वार्षिक थ्रुपुट के निम्नतर स्तर और इसके निम्न मूल्य-उच्च मात्रा की वजह से निर्माण सामग्री के लिए कोई भंडारण सुविधाएं नहीं हैं।</p> <p>सीमेंट निर्यात के संबंध में, यह उम्मीद है कि यह मौजूदा/प्रस्तावित सीमेंट प्रहस्तन सुविधा से लिया जाएगा। इसलिए, कोई पृथक भंडार प्रस्तावित नहीं किया गया है। कम थ्रुपुट के मददेनजर और कई प्रहस्तन से बचने के लिए, यह विचार किया गया है कि बैग सीमेंट का तटीय आयात परेडिती के भंडारण यार्ड को बर्थों से सीधे स्थानांतरित किया जाएगा। इसलिए, टर्मिनल के भीतर कोई भंडारण सुविधा परिकल्पित नहीं की गई है।</p>
(iv).	<p>प्रस्ताव के पृष्ठ 18 में, पत्तन ने बताया है कि खाद्यान्न का 80 प्रतिशत 3.5 दिनों अर्थात् निःशुल्क अवधि के भीतर निकासित किया जाएगा। तथापि, भंडारण दर पर पहुंचने के लिए, इसने अनुमान लगाया है कि खाद्यान्न का 30 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। इस प्रकार, भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो और निःशुल्क अवधि के भीतर निकासित होने की संभावना वाले कार्गो के प्रतिशत में बेमेल दिखाई देता है। कृपया असंगतता ठीक करें।</p>	<p>यह परिकल्पित किया गया है कि खाद्यान्न का 25 प्रतिशत निःशुल्क अवधि के भीतर निकासित किया जाएगा। कुल खाद्यान्न के शेष 75 प्रतिशत में से, इसका 33.33 प्रतिशत प्रथम स्लैब के भीतर निकासित किया जाएगा और इसका 33.33 प्रतिशत दूसरे स्लैब और शेष 33.33 प्रतिशत तीसरे स्लैब में निकासित किया जाएगा जो भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा।</p>
(v).	<p>निःशुल्क अवधि के भीतर निकासित किए जाने वाले प्रत्येक प्रकार की कार्गो क्षमता अर्थात् कार, सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता का 80 प्रतिशत अंगीकृत करने के लिए आधार और पत्तन द्वारा अंगीकृत कार्गो क्षमता का प्रतिशत, जो प्रत्येक स्लैब में निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा, स्पष्ट करें।</p>	<p>निःशुल्क अवधि के भीतर निकासित किया जाने वाला कार्गो कार— 95% खाद्यान्न - 25% सीमेंट — 80% अन्य—(भंडारण सुविधाएं प्रस्तावित नहीं की गई हैं)</p>
(vi).	<p>पत्तन से अनुरोध है कि कार्गो मर्दों कार, सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो के संदर्भ में प्रत्येक स्लैब के लिए प्रति टन प्रतिदिन भंडारण प्रभार की प्रस्तावित इकाई दर पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजे। पत्तन से यह पुष्टि करने का भी अनुरोध है कि प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर, सफल प्रचालक अनुमानित राजस्व अपेक्षा अर्जित करेगा और राजस्व तटस्थ स्थिति अर्जित की गई है।</p>	<p>हम पुष्टि करते हैं कि सभी संदर्भ कार्गो के लिए प्रत्येक स्लैब के लिए प्रति टन प्रतिदिन भंडारण प्रभारों की प्रस्तावित इकाई दर के साथ, सफल प्रचालक अनुमानित राजस्व अपेक्षा अर्जित करेगा।</p> <p>विस्तृत गणना संशोधित प्रस्ताव में दी गई है।</p>
(7).	<p>बर्थ किराया गणना:</p>	
(i).	<p>सीओपीटी ने 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार बर्थ निर्माण लागत के 1 प्रतिशत पर बर्थ किराये के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाया है। हालांकि दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, परिसंपत्तियां पर्याप्त बीमा की अपेक्षा करते हैं और यह तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य और टूट-फूट की वजह से मूल्यहास से इंकार नहीं किया जा सकता। इस बात को स्वीकार करते हुए, इस प्राधिकरण ने लिक्विड टर्मिनल के लिए कोचीन पत्तन न्यास सहित अन्य महापत्तन न्यास में बर्थ किराये का अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय बर्थ लागत पर बीमा तथा मूल्यहास प्रत्येक 1 प्रतिशत पर स्वीकार किया है। इसलिए, सीओपीटी बर्थ किराये की प्रचालन लागत में इन तत्वों को शामिल करने पर विचार करे।</p>	<p>बर्थ किराया प्रभारों के लिए बीमा तथा मूल्यहास, टीएमएपी द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार शामिल किया गया है।</p>
(ii).	<p>पत्तन से अनुरोध है कि सिलटेशन स्तर एवं अनुरक्षण निकर्षण की इकाई लागत दर्शाते हुए इन बर्थों क्यू 1 से क्यू 3 पर पिछले तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण लागत के संदर्भ में बर्थ किराया गणना की प्रचालन लागत में रु0 45.20 लाख पर अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत का औचित्य बताएं। निकर्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए सीओपीटी द्वारा अंगीकृत रु0 70 प्रति घन मीटर की इकाई दर, इस संबंध में निकर्षण कम्पनी के साथ पत्तन द्वारा किए गए करार की प्रति से प्रमाणित करें।</p>	<p>64,500 घन मी. की वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण मात्रा (सिलटेशन दर — 3 मी./वर्ष) और रु0 70/घन मी. की दर टीएमएपी प्रस्ताव में सुविचारित की गई है।</p> <p>क्यू 1 से क्यू 3 बर्थ के लिए पिछले आंकड़ों के संबंध में, यह देखा जाए कि वर्तमान में, पत्तन चैनलों तथा बेसिनों का अनुरक्षण निकर्षण मै0 डीसीआई के माध्यम से ठेके पर करवाया जा रहा है। यह वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक तीन वर्षों की अवधि के लिए एकमुश्त करार है। चूंकि आईसीटीटी के लिए केपिटल निकर्षण करार के प्रथम वर्ष के दौरान भी प्रगतिधीन था, उस वर्ष में अनुरक्षण निकर्षण मात्राओं का स्पष्ट निर्धारण संभव नहीं था। वर्ष 2012-13 के लिए, पत्तन चैनलों तथा बेसिनों के लिए अनुरक्षण निकर्षण की कुल मात्रा 20 मिलियन घन मी. का आदेश</p>

		<p>थी। 60.84 लाख घन मी. के कुल क्षेत्र पर विचार करते हुए, सिलटेशन की औसत दर लगभग 3 मी. परिगणित होती है।</p> <p>मौजूदा वर्ष के लिए अनुरक्षण निकर्षण हेतु डीसीआई का एकमुश्त उद्धरण रु0 109.80 करोड़ है। इस उद्धरण के लिए संकेतात्मक मात्रा बाह्य तथा आंतरिक चैनलों में प्रत्येक 18 मिलियन घन मी., 9 मिलियन घन.मी. है। डम्पिंग ग्राउंड से दूरी पर विचार करते हुए, बाह्य चैनल में 12 फेरे, बाह्य चैनल में 12 फेरे, आंतरिक चैनल से 8 फेरों के समकक्ष है। इसके आधार पर, आंतरिक चैनलों में अनुरक्षण निकर्षण के लिए दर लगभग रु0 70/घ.मी. परिगणित होती है जिसका ब्योरा नीचे दिया गया है:</p> <p>आर $\times 9 + 2/3 \times 9 \times$ आर = 1098 15 आर = 1098 आर = 1098/15 = ₹73.20 अर्थात् रु0 70/-</p> <p>जहां आर आंतरिक चैनल के लिए दर है।”</p> <p>निकर्षण लागत में सामान्य निकर्षण लागत से 10 प्रतिशत की दर पर ईंधन वृद्धि शामिल है।</p>
(iii).	1,000 कारों ढोने के लिए 11,000 जीआरटी के एक पोत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। साध्यता रिपोर्ट भी इस पैरामीटर को अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट नहीं करती है।	कार कैरियरों की क्षमता और जीआरटी के अध्ययन के आधार पर, यह देखा गया है कि सामान्य प्रयोजन के लिए 1000 जीआरटी क्षेत्र स्वीकृत करते हुए 10 जीआरटी क्षेत्र एक कार के लिए अपेक्षित है, 11000 जीआरटी पोत 1000 कारों की ढुलाई कर सकता है।
(iv).	<p>सीओपीटी ने कार तथा खाद्यान्नों के लिए 11,000 जीआरटी, सीमेंट के लिए 11,300 जीआरटी और अन्यो के लिए 11,125 जीआरटी पर विचार किया है। तथापि, साध्यता रिपोर्ट के पैरा 3.3.1 में कहा गया है कि 25,000 टन का पार्सल आकार ढोने वाला 9.14 मीटर की हल्की लदाई शर्त पर 35,000 डीडब्ल्यूटी का पोत प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तित किया जा सकता है।</p> <p>सीओपीटी द्वारा सुविचारित पोत का पार्सल आकार ओर पोत की जीआरटी साध्यता रिपोर्ट में परिकल्पित स्तर से कम पाया गया है। इसलिए, सीओपीटी से अनुरोध है कि साध्यता रिपोर्ट में यथा परिकल्पित पोत तथा पार्सल आकार के जीआरटी पर विचार करें।</p> <p>हालांकि सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि बर्थ की गहराई में वृद्धि करने का अनुमान नहीं लगाया गया है, परन्तु सीओपीटी ने आईएनएसए द्वारा उठाए गए बिन्दुओं का जवाब देते समय अपने पत्र दिनांक 21 अक्टूबर 2013 में स्वीकार किया था कि यह प्रचालक के ऊपर है कि यदि भविष्य में मांग की जाती है तो बर्थों के ढुबाव में वृद्धि कर सकता है। ऐसी स्थिति में, और 30 वर्षों की लम्बी समयावधि पर विचार करते हुए, पत्तन विचार कर सकता है यदि बड़े आकार के जीआरटी का पोत प्रस्तावित बर्थ पर आ सकता है। यदि ऐसा होता है तो सर्वोत्तम क्षमता और बर्थ किराया गणना उपयुक्ततः संशोधित की जाए।</p>	<p>हालांकि बर्थ के पास अधिकार होगा, हल्की लदाई स्थिति में पोतों का प्रचालन एक आश्वस्त स्थिति नहीं है। इसलिए, 9.14 मीटर ढुबाव के तदनुरूपी पोत आकार वास्तविक मामले के रूप में सुविचारित किया गया है और, तदनुसार, राजस्व अनुमानन के लिए जलयान आकारों की गणना की गई है।</p> <p>ढुबाव में वृद्धि एक तैयार की गई स्थिति नहीं है।</p> <p>यदि सुधार की गई सुविधाएं ढुबाव में वृद्धि के माध्यम से उपलब्ध करवाई जाती है तो टर्मिनल में आने वाले पोत का कुल जीआरटी बढ़ सकता है, जिससे बीओटी प्रचालक को अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा और यह वर्धित गहराई उपलब्ध करवाने तथा व्यवस्थित करने के लिए अपेक्षित निवेश तत्ति प्रचालनात्मक लागत की क्षतिपूर्ति कर सकता है। प्रचालक की यह स्थिति है कि उसे संदर्भ प्रशुल्क का अनुपालन करना चाहिए भले ही टर्मिनल में सुधार की गई सुविधाएं उपलब्ध करवाई गई हों।</p>
(8).	प्रस्तावित अपफ्रंट (संदर्भ) प्रशुल्क अनुसूची:	
(i).	अनुसूची 2 – सामान्य निबंधन तथा शर्तें:	इसे शोधित तथा संशोधित किया गया है।
	टिप्पणी 2(क)(ख) में कहा गया है कि दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की अग्रिम दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। यह 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 में निर्धारण के अनुसार नहीं है जो 2005 एवं 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन सभी महापत्तन न्यासों, निजी टर्मिनलों के दरमानों में एकसमान रूप से निर्धारित की गई है। प्रस्तावित टिप्पणी यह कहने के लिए संशोधित की जाए कि दंडात्मक ब्याज की दर 2005 के दिशानिर्देशों में प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।	तत्पश्चात, सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 12 नवम्बर 2013 द्वारा अनुरोध किया है कि प्रस्तावित टिप्पणी सं. 2 (क) (ख) इस प्रकार सही की जाए कि “दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की आधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी”, क्योंकि भारतीय स्टेट बैंक में प्रधान उधार दर मौजूद नहीं थी।
(ii).	3.2. अनुसूची 3.1 – बर्थ किराये के लिए प्रभार के अधीन शर्तें	

	(क). प्रस्तावित टिप्पणियां (i), (ii), और (iii) शामिल करने का आधार और कारण स्पष्ट करें। यह देखा गया है कि प्रस्तावित टिप्पणियां न तो कोचीन पत्तन न्यास के लिए अनुमोदित मौजूदा दरमान में निर्धारित की गई है और न ही आदेश दिनांक 3 सितम्बर 2010 में सीओपीटी में अनुमोदित लिक्विड टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में निर्धारित किया गया है और न ही किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची के अनुसार है।	टिप्पणियां (i), (ii), (iii) और (iv) वापिस ली गई हैं।										
	(ख). पत्तन ने यह कहते हुए टिप्पणी (viii) का प्रस्ताव किया है कि आस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दरें और शर्तें उस समय के सरकारी दिशानिर्देशों और कोचीन पत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित प्रावधान द्वारा शासित की जाएंगी। इस संदर्भ में, यह बताना प्रासंगिक है कि आस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए कोचीन पत्तन न्यास के दरमान अथवा आदेश दिनांक 3 सितम्बर 2010 और 15 फरवरी 2013 द्वारा अनुमोदित सीओपीटी के लिए लिक्विड टर्मिनल और कोयला टर्मिनल के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के मामले में दरें और शर्तें निर्धारित नहीं की गई हैं। इसलिए, प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में केवल ऐसी शर्त निर्धारित करने का आशय कृपया स्पष्ट करें।											
(iii).	4.1.1. –कार प्रहस्तन प्रभार के लिए अनुसूची:											
	(क). कार्गो विवरण “कारें तथा अन्य प्रकार के ऑटोमोबाइल वाहन” कहा गया है। कृपया अन्य प्रकार के ऑटोमोबाइल वाहन के प्रकार स्पष्ट करें जो पत्तन प्रहस्तन के लिए परिकल्पित करता है। यह भी स्पष्ट करें कि क्या मौजूदा प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क और पत्तन द्वारा अंगीकृत पैरामीटर अर्थात् प्रहस्तन दर, भंडारण क्षेत्र, आदि, प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित किसी भी अन्य ऑटोमोबाइल वाहन के लिए समान होगा। यह भी बताया गया है कि भंडारण प्रभार में इस मद के लिए कार्गो विवरण और कार्यनिष्पादन मानक में भी “कारें” है जो अनुसूची 4.1.1. में कार्गो विवरण से मेल नहीं खाता है। पत्तन से अनुरोध है कि संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्यनिष्पादन मानक में एकसमान रूप से कार्गो मद कार का विवरण व्यवस्थित करें।	यह एक गलती सामने आई है। केवल विभिन्न ब्रांड की कारें ही परियोजना सुविधाओं पर प्रहस्तन के लिए परिकल्पित की गई हैं। तदनुसार, अनुसूची 4.1.1 ठीक की गई है।										
	(ख). अनुसूची 4.1.1. के अधी टिप्पणी – कार प्रहस्तन में समेकित दर की गतिविधियां सूचीबद्ध की गई हैं। उक्त टिप्पणी की मद (viii) यह कहने के लिए व्याख्यायित की जाए कि इसमें सभी अन्य विविध सेवाएं शामिल होंगी दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किया गया है।	विविध सेवाएं गतिविधियों की सूची से हटाई गई हैं।										
(iv).	4.2.1. –शुल्क बल्क प्रहस्तन प्रभार के लिए अनुसूची:											
	(क). जैसाकि प्रश्न के पूर्ववर्ती भाग में कहा गया है, “अन्य बल्क कार्गो” के अधीन कार्गो मदें प्रस्तावित दरमान में स्पष्ट रूप से सूचीबद्ध की जाएं।	इसे सही और संशोधित किया गया है।										
	(ख). इस अनुसूची के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी में सेवाओं की सूची स्पष्ट नहीं है। चूंकि सीमेंट प्रहस्तन के लिए क्र.सं. 1, सीमेंट पैकिंग ताकि अग्रेषण के लिए क्र.सं. 2, खाद्यान्नों तथा अन्य बल्क कार्गो के लिए क्र.सं. 3 और 4 पर अनुसूची 4.2.1 में प्रस्तावित समेकित दर के अधीन ऑफर की गई सेवाएं स्पष्टता लाने में कार्गो—दर—कार्गो भिन्न—भिन्न है, यह सुझाव दिया गया है कि इस अनुसूची के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी क्र.सं. 1 और क्र.सं. 2 पर प्रत्येक कार्गो के लिए अलग-अलग दी जाए और क्र.सं. 3 तथा 4 में प्रस्तावित समेकित प्रहस्तन दर में शामिल सेवाएं दर्शाते हुए संयुक्त टिप्पणी प्रस्तावित की जाए।											
(v).	अनुसूची 4.2.2 भंडारण प्रभार: इस टिप्पण के प्रथम वाक्य में कहा गया है कि बल्क कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि 5 दिन है जबकि तालिका 7 दिनों की निःशुल्क अवधि दर्शाती है। निःशुल्क अवधि में असंगतता को कृपया ठीक करें।	इसे सही और संशोधित किया गया है।										
(9).	कार्यनिष्पादन मानक:											
(i).	कार, खाद्यान्न, टिम्बर तथा अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर में सुधार किए जाने की संभावना की जांच करने के हमारे सुझाव के मददेनजर, सीओपीटी प्रस्ताव में सुधार किए गए कार्यनिष्पादन मानक शामिल करने पर विचार करें।	घटकों के लिए कार्यनिष्पादन मानक नीचे दर्शाए गए हैं— <table><tr><td>घटक</td><td>प्रहस्तन दर</td></tr><tr><td>सीमेंट</td><td>5000टन/दिन</td></tr><tr><td>खाद्यान्न</td><td>7500 टन/दिन</td></tr><tr><td>कारें</td><td>1000 कारें/दिन</td></tr><tr><td>अन्य कार्गो</td><td>2500 टन/दिन</td></tr></table> अन्य कार्गो श्रेणी के मामले में, हम टिम्बर, बैग पार्सलों जैसे	घटक	प्रहस्तन दर	सीमेंट	5000टन/दिन	खाद्यान्न	7500 टन/दिन	कारें	1000 कारें/दिन	अन्य कार्गो	2500 टन/दिन
घटक	प्रहस्तन दर											
सीमेंट	5000टन/दिन											
खाद्यान्न	7500 टन/दिन											
कारें	1000 कारें/दिन											
अन्य कार्गो	2500 टन/दिन											

		सीमेंट, तथा निर्माण सामग्री और खाद्यान्नों की परिकल्पना करते हैं। प्रचालन में शामिल कार्यपद्धति और उपस्कर तथा टन में कम की गई इकाई के लिए लिया गया समय "अन्य कार्गो" के अधीन प्रत्येक घटक के लिए समान हैं। अलग-अलग घटक के कार्यनिष्पादन मानक को पृथक्कृत करने के लिए यह व्यावहारिक या वास्तविक नहीं है।
(ii).	अनुसूची 4.2.1 और 4.2.2. में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क दरमान में, प्रस्तावित दरें कार्गो मद सीमेंट के अलावा "खाद्यान्न" और "अन्य बल्क कार्गो" के लिए प्रस्तावित दरें हैं। जबकि कार्यनिष्पादन मानक में, कार्गो विवरण "टिम्बर तथा अन्य" है। इसी तरह, "कार" का कार्गो विवरण भी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्यनिष्पादन मानक में अलग-अलग है। कार्गो प्रौद्योगिकी जिसके लिए पत्तन ने संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, कार्गो मदों से बिल्कुल सही मेल नहीं खाता है जिसके लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए गए हैं। पत्तन से अनुरोध है कि संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में कार्गो विवरण के साथ विधिवत् मिलाने करते हुए कार्यनिष्पादन मानक में प्रस्तावित कार्गो विवरण संशोधित करे।	इसे सही और संशोधित किया गया है।

12.4. उपर्युक्त पैरा 12.1.(iii)के संदर्भ में, सीओपीटी ने सीएसएए की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय कहा था कि टर्मिनल पर संभावित कार्गो केपटिव कार्गो होगा जिसमें केवल एक परेषिती होगा। इसलिए, बर्थ किराये की लागत, प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार एकल परेषिती द्वारा ही वहन किए जाएंगे। इसलिए, इन प्रभारों में मामूली बदलावों से परेषिती के समग्र परिवहन तथा लॉजिस्टिक लागत पर ज्यादा बदलाव नहीं आएगा। इसलिए, सीओपीटी ने बताया है कि प्रशुल्क प्रस्ताव में कोई विशेष टिप्पणी शामिल किए जाने की आवश्यकता नहीं है।

13. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर जवाब भेजते समय, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 8 नवम्बर 2013 द्वारा अपनी गणना को संशोधित नहीं किया है और परिणामस्वरूप संशोधित संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। संशोधित प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे दिए गए हैं:-

- (i). (क). पत्तन ने कारों की सर्वोत्तम घाट क्षमता निर्धारित नहीं की थी। पत्तन ने अब 365 दिनों (अर्थात् $70\% \times 365$ दिन $\times 1000$ कारों/दिन) के लिए 1000 कारों/दिन की प्रहस्तन दर का अनुमान लगाते हुए कारों की सर्वोत्तम घाट क्षमता 2,55,000 कारों प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।
- (ख). प्रस्ताव में बताया गया है कि कुल उपलब्ध बर्थ दिवस सभी कार्गो के लिए 730 दिन है। तथापि, सर्वोत्तम क्षमता की उच्चतर हिस्सेदारी की वजह से हर समय सीमेंट पोतों द्वारा एक बर्थ अधिग्रहीत किया जाएगा। इसलिए, 365 दिनों की अधिग्रहणता आरओ-आरओ, खाद्यान्न और अन्य कार्गो में विभाजित की जाएगी। कार के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना करने के लिए, 365 दिनों की बर्थ अधिग्रहणता यह विचार करते हुए परिकल्पित की गई है कि कारे केवल एक बर्थ पर प्रहस्तित की जाएंगी।
- (ग). कार की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 63,875 इकाईयां घाट तथा यार्ड क्षमताओं से कम है। इसलिए, कार की सर्वोत्तम क्षमता 63,875 कारों पर बनाए रखी गई है जैसा इसके पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में विचार किया गया था।
- (ii). पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए 0.125 दिन/पोत पर बर्थिंग तथा डि-बर्थिंग के लिए अतिरिक्त समय को संशोधित गणना में पत्तन द्वारा अलग रखा गया है। परिणामस्वरूप, 63,875 कारों के प्रहस्तन के लिए बर्थ दिवस की संख्या पहले अनुमानित 71.9 दिनों के स्थान पर 64 दिन अनुमानित की गई है। सीमेंट, खाद्यान्न, टिम्बर और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध शेष बर्थ दिवसों में भी सीओपीटी द्वारा अनुमानित 439.1 दिन के स्थान पर संशोधित कर 447 दिन [अर्थात् $(70\% \times 730$ दिन) $- 64$ दिन] किया गया है।
- (iii). (क). परिणामस्वरूप, बहुउद्देशीय कार्गो की समग्र सर्वोत्तम क्षमता इसके पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में अनुमानित 19.10 लाख टन के स्थान पर कार्गो के 19.44 लाख टन प्रतिवर्ष संशोधित हो जाएगी।
- (ख). सीओपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित गणना में निर्धारित प्रत्येक कार्गो के लिए सर्वोत्तम क्षमता नीचे दी गई है:-

विवरण	सर्वोत्तम क्षमता (लाख टनों में)	कुल बर्थ अधिग्रहण का %
सीमेंट	10.28	40.2%
खाद्यान्न	4.69	12.2%
अन्य	4.47	35.0%
कुल टनभार	19.44	87.5%
कारों के प्रहस्तन के लिए क्षमता	63,875 कारें	12.5%

टिप्पणी: कुल सर्वोत्तम क्षमता में से कारों की क्षमता का प्रतिशत आरओ-आरओ प्रचालनों के लिए बर्थ अधिग्रहण के आधार पर अनुमानित किया गया है। शेष क्षमता (87.5 प्रतिशत) उनके अलग-अलग बर्थ अधिग्रहण के आधार पर बल्क और अन्य कार्गो के बीच विभाजित किया गया है।

- (iv). पूंजी लागत:

- (क). समग्र पूंजी लागत वैसे बनाए रखी गई है जैसे सीओपीटी ने अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में अनुमान लगाया था। सर्वोत्तम क्षमता और बर्थ अधिग्रहण में संशोधन के मद्देनजर, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित पूंजी लागत का विभिन्न कार्गो श्रेणियों के बीच प्रभाजन सीओपीटी द्वारा संशोधित गणना दिनांक 8 नवम्बर 2013 में संशोधित किया गया है। कार्गो

प्रहस्तन गतिविधियों से संबंधित कार्गो-वार संशोधित प्रभाजित पूंजी लागत नीचे दी गई है:-

(₹0 करोड़ों में)

सिविल लागतें	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
कुल लागतें - बर्थ अधिग्रहण के अनुसार प्रभाजन					
संपर्क पुल	2.80	0.35	1.13	0.34	0.98
पृथ्वी दबाव छोड़ना और तट सुरक्षा व्यवस्था	2.27	0.28	0.91	0.28	0.80
फोरशोर सड़क और फुटपाथ	0.77	0.10	0.31	0.09	0.27
सड़कों और ड्रेनों का रिफरबिशमेंट	1.15	0.14	0.46	0.14	0.40
सुरक्षा कम्पाउंड दीवार का निर्माण	0.75	0.09	0.30	0.09	0.26
विशिष्ट लागतें					
मौजूदा भवनों की लागत	17.72	2.50	3.48	10.62	1.12
मौजूदा भंडारगृहों और अन्य भवनों की रिफरबिशमेंट	9.23			9.23	
कार पार्किंग क्षेत्र का विकास	3.46	3.46			
फ्लैट टाइप सीमेंट भंडारण सिलो का निर्माण	39.96		39.96		
कुल सिविल लागतें - घटक विशिष्ट	78.12	6.93	46.55	20.80	3.83

टिप्पणी: कुल लागतें उनके बर्थ अधिग्रहण के रूप में विभिन्न कार्गो में वितरित किए गए हैं। विशिष्ट लागतें घटक-विशिष्ट विचारों के अनुसार आबंटित की गई हैं।

(ख). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर लागतें:

(₹0 करोड़ों में)

अभियांत्रिक और बिजली लागतें	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सामान्य लागतें - बर्थ अधिग्रहण के अनुसार विभाजित					
सामान्य बिजली आपूर्ति और रोशनीकरण	2.31	0.29	0.93	0.28	0.81
अग्नि शमन प्रणाली	1.15	0.14	0.46	0.14	0.40
विशिष्ट लागतें					
सीमेंट प्रहस्तन उपस्कर	44.07		44.07		
बल्क कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	29.34			7.39	21.94
कुल अभियांत्रिक और बिजली लागतें	76.86	0.43	45.46	7.82	23.15

(ग). विविध लागतें:

2008 के दिशानिर्देशों में प्रतिमानकों के अनुसार, विविध लागत कुल परियोजना लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

(घ). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागतें:

(₹0 करोड़ों में)

लागतें	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सिविल लागतें	78.11	6.93	46.55	20.80	3.83
कार्गो प्रहस्तन लागतें	76.86	0.43	45.46	7.82	23.15
विविध	7.75	0.37	4.60	1.43	1.35
कुल लागतें	162.73	7.73	96.61	30.05	28.34

(व). प्रचालन लागत:

बिजली लागत, ईंधन लागत, लाइसेंस शुल्क और अन्य प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए समग्र दृष्टिकोण उसी तरह है जैसा इसके पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में अनुसरित किया गया है और पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है और इसलिए यहां दोबारा प्रस्तुत नहीं किया गया है। सर्वोत्तम क्षमता और बर्थ अधिग्रहण में संशोधन के परिणामस्वरूप, प्रचालन लागत भी उस सीमा तक संशोधित की गई है।

सीओपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित प्रचालन लागत अनुमानों का सार नीचे दिया गया है:-

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
(i).	बिजली				
	(क). परिवर्तनीय लागत	31.50	190.50	48.00	67.10
	(ख). निश्चित लागत	3.60	69.20	9.70	27.90
	उपजोड़ (i)	35.10	259.70	57.70	95.00
(ii).	ईंधन	--	22.60	43.40	--

क्र.सं.	विवरण	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
(iii).	मरम्मतें और अनुरक्षण				
	(क). सिविल परिसंपत्तियां (पूँजी लागतों का 1 प्रतिशत)	6.90	46.60	20.80	3.80
	(ख). अभियांत्रिक परिसंपत्तियां (पूँजी लागतों का 5 प्रतिशत)	2.20	227.30	39.10	115.80
	उपजोड़ (ii)	9.10	273.80	59.90	119.60
(iv).	बीमा (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1 प्रतिशत)	7.40	92.00	28.60	27.00
(v).	मूल्यहास				
	(क). सिविल परिसंपत्तियां (@3.34% वार्षिक)	23.20	155.50	69.50	12.80
	(ख). अभियांत्रिक तथा बिजली परिसंपत्तियां (@ 10.34% वार्षिक)	4.50	470.00	80.80	239.40
	उपजोड़ (iii)	27.60	625.50	150.30	252.20
(vi).	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 5%)	36.80	460.10	143.10	134.90
(vi).	लाइसेंस शुल्क	51.30	75.60	48.80	25.40
	कुल प्रचालन लागत	167.30	1809.30	531.80	654.10

- (vi). पत्तन ने कारों, सीमेंट और खाद्यान्नों के मामले में अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 के अनुसार कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों के बीच वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के प्रभाजन का अनुपात बनाए रखा गया है। अन्य कार्गो के संदर्भ में, सीओपीटी ने बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण तथा विविध प्रभारों के लिए 5-5 प्रतिशत प्रभाजित किया गया है। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8 नवम्बर 2013 में पत्तन ने यह बताया है कि अन्य कार्गो के मामले में, पत्तन परियोजना क्षेत्र के भीतर कोई भंडारण क्षेत्र उपलब्ध नहीं है और इसलिए पोतों से प्रहस्तित कार्गो संचलन के लिए सीधे ट्रकों पर लादा जाएगा और इसलिए भंडारण प्रभारों में राजस्व अपेक्षा को प्रभाजित नहीं किया गया है। पत्तन ने प्रहस्तन प्रभारों के लिए अन्य कार्गो हेतु अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 95 प्रतिशत और 5 प्रतिशत विविध प्रभारों में प्रभाजित किए जाने का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों के बीच वार्षिक राजस्व अपेक्षा के प्रभाजन का अनुपात नीचे दिया गया है:-

प्रशुल्क समूह	आबंटित कुल राजस्व का प्रतिशत			
	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	99	95	90	95
भंडारण प्रभार	1	5	5	0
विविध प्रभार	0	0	5	5

- (vii). उपर्युक्त के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा को कार्गो-वार प्रभाजित किया गया है जोकि निम्नवत् है:-
(रु० लाखों में)

विवरण	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य
प्रचालन लागतें	3162.50	167.30	1809.30	531.80	654.10
पूँजी लागत	16272.90	773.40	9661.20	3004.70	2833.60
नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ @16%	2603.66	123.74	1545.79	480.75	453.38
कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	5766.2	291.1	3355.1	1012.6	1107.4
एआरआर का प्रभाजन					
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	5438.90	288.20	3187.30	911.30	1052.10
भंडारण प्रभार	221.30	2.90	167.80	50.60	0.00
विविध प्रभार	106.00	0.00	0.00	50.60	55.40

- (viii). (क). सीओपीटी ने बर्थिंग सेवाओं से एआरआर के अनुमानन में निम्नलिखित संशोधन किए हैं:-

- सीओपीटी ने हमारी सलाह के मद्देनजर बर्थिंग सेवा से संबंधित कुल पूँजी लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा का अनुमान लगाया है जो इसके पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव में अनुमानित नहीं किया गया था।
- सीओपीटी ने पूँजी लागत के 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास का अनुमान लगाया था जो इसके पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव में अनुमानित नहीं किया गया था।

- (iii). उपर्युक्त के अलावा, इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में प्रचालन लागत में ₹0 45.20 लाख पर अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत को 10 प्रतिशत के ईंधन कीमत वर्धन को लेने के बाद संशोधित कर ₹0 49.7 लाख किया गया है।
- (ख). सीओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8 नवम्बर 2013 में अनुमानित बर्थ किराये से संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	विवरण	₹0 लाखों में
(i).	पूंजी लागतें	
(क).	कुल बर्थ निर्माण लागत	8670.70
(ii).	प्रति लाभ @ पूंजी लागत का 16%	1387.40
(iii).	प्रचालन लागतें	
(क).	अन्य प्रचालन लागतें (पूंजी लागत का 1 प्रतिशत)	86.70
(ख).	वार्षिक निकर्षण लागतें (10 प्रतिशत ईंधन वृद्धि सहित)	49.70
(ग).	बीमा (पूंजी लागत का 1 प्रतिशत)	82.60
(घ).	मूल्यह्रास (पूंजी लागत का 3.34 प्रतिशत)	289.60
	उपजोड़ (iii)	508.60
(iv).	कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (ii) + (iii)	1895.90

- (ग). सीओपीटी ने बर्थ किराया प्रभार पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजी है।
- (ix). सीओपीटी ने सीमेंट के लिए प्रहस्तन दरों को दो सेवाओं अर्थात् (क). जलयान से सिलो तक स्थानांतरण और (ख). सीमेंट पैकिंग तथा अग्रेषण में पृथक्कृत करने के लिए अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 द्वारा किए गए अपने निवेदन दोहराये हैं। इसने उपर्युक्त दो कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए सीमेंट हेतु प्रस्तावित दरों के समर्थन में संशोधित गणना भेजी है:-

विवरण	इकाई	सीमेंट
सीमेंट से अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा	₹0 लाख	3355.1
सीमेंट प्रहस्तन में प्रभाजित एआरआर	₹0 लाख	3187.3
- जलयान से सिलो तक स्थानांतरण - कार्गो प्रहस्तन में हिस्सेदारी	%में	6.0%
- जलयान से सिलो तक स्थानांतरण	₹0 लाख	193.3
- पैकिंग तथा अग्रेषण - कार्गो प्रहस्तन में हिस्सेदारी	%में	94.0%
- पैकिंग तथा अग्रेषण	₹0 लाख	2994.0
प्रहस्तन दर (विदेशी प्रभार तटीय प्रभारों की अपेक्षा 66.7 प्रतिशत अधिक होगी)		
- विदेशी कार्गो के लिए तटीय की हिस्सेदारी	%	95/5
सीमेंट कार्गो के लिए समग्र सर्वोत्तम क्षमता	इकाईयां/ एमटीपीए	1.03
जलयान से सिलो तक स्थानांतरण के लिए प्रभार		
विदेशी	₹0 प्रति टन	30.33
तटीय	₹0 प्रति टन	18.19
सर्वोत्तम क्षमता	इकाईयां/ एमटीपीए	0.528
पैकेजिंग तथा अग्रेषण के लिए प्रभार		
विदेशी	₹0 प्रति टन	913.97
तटीय	₹0 प्रति टन	548.27

- (x). संशोधित भंडारण प्रभार निम्नलिखित इनपुटों के आधार पर परिकलित किए गए हैं:-

विवरण	इकाई	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न
सर्वोत्तम क्षमता	इकाईयां/ एमटीपीए	63875	0.507	0.461
निःशुल्क अवधि	दिन	5	7	7
कार्गो का प्रतिशत जो भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा	%	5%	20%	75%
सुविचारित कार्गो भंडारण		➤ कार्गो का 80 प्रतिशत पहले 2.5 दिनों में निकासित किया जाएगा ➤ कार्गो का 10 प्रतिशत 7.5 दिनों के भीतर	➤ कार्गो का 80 प्रतिशत पहले 3.5 दिनों में निकासित किया जाएगा ➤ कार्गो का 10 प्रतिशत 10.5 दिनों के भीतर	➤ कार्गो का 33.3 प्रतिशत पहले 3.5 दिनों में निकासित किया जाएगा ➤ कार्गो का 33.3 प्रतिशत 10.5 दिनों के भीतर

		➤ कार्गो का 10 प्रतिशत 12.5 दिनों के भीतर	➤ कार्गो का 10 प्रतिशत 17.5 दिनों के भीतर	➤ कार्गो का 33.3 प्रतिशत 17.5 दिनों के भीतर
--	--	---	---	---

(xi). सीओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव के साथ संलग्न की गई अपनी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निम्नलिखित प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है:-

(1). बर्थ किराया:

जीआरटी	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
जीआरटी की कोई मात्रा	1.93	1.16

(2). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

(क). कार प्रहस्तन:

घटक	इकाई	दर रु० में	
		विदेशी	तटीय
कारें	प्रति कार	727.98	436.70

(ख). शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन:

(I). सीमेंट – जलयान से सिलो तक स्थानांतरण:

क्र.सं.	घटक	दर रु० में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	सीमेंट – जलयान से सिलो तक स्थानांतरण	30.33	18.19

(II). सीमेंट – पैकेजिंग तथा अग्रेषण:

क्र.सं.	घटक	दर रु० में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	सीमेंट – पैकेजिंग तथा अग्रेषण	913.97	548.27

(III). खाद्यान्न:

क्र.सं.	घटक	दर रु० में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	खाद्यान्न	313.17	187.87

(IV). अन्य कार्गो (टिम्बर, बैग में निर्माण सामग्रियां, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न):

क्र.सं.	घटक	दर रु० में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	अन्य कार्गो (टिम्बर, बैग में निर्माण सामग्रियां, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न)	261.55	156.90

(3). भंडारण प्रभार:

(क). कार प्रहस्तन:

विवरण	दर रु० में प्रतिदिन अथवा उसका भाग
निःशुल्क अवधि	5 दिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले पांच दिन	16.2
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6वें दिन से 10वें दिन	24.3
11वें दिन से आगे	32.4

(ख). शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन:

विवरण	दर रु० में प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
	सीमेंट	खाद्यान्न
खाद्यान्न	7दिन	7 दिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले सात दिन	20.16	0.80
निःशुल्क अवधि के समाप्त होने के बाद 8वें दिन से 14वें दिन	30.24	1.20
15वें दिन से आगे	40.32	1.59

अन्य कार्गो जिसमें टिम्बर, बैग में निर्माण सामग्री, बैग में सीमेंट और बैग में खाद्यान्न के लिए कोई भंडारण स्थान उपलब्ध नहीं करवाया गया है। परिणामस्वरूप, अन्य कार्गो के लिए कोई भंडारण प्रभार परिकलित नहीं किए गए हैं।

(4). विविध प्रभार:

विवरण	इकाई	दर रु० में
खाद्यान्न	प्रति मीट्रिक टन	10.79
अन्य कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	12.39

टिप्पणियाँ:

- (i). अन्य कार्गो जिसमें टिम्बर, बैग में निर्माण सामग्री, बैग में सीमेंट और बैग में खाद्यान्न शामिल हैं।
- (ii). उपर्युक्त विविध प्रभारों में पर्यावरण तथा प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा तथा सुरक्षा उपाय आदि शामिल हैं।
- (xii). सीओपीटी ने कार्गो के विवरण को संशोधित करने के सिवाय अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों को दोहराया है। “गेहूँ” की बजाय कार्गो प्रौद्योगिकी संशोधित कर “खाद्यान्न” की गई है और अन्य कार्गो संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रस्तावित कार्गो प्रौद्योगिकी के अनुसार आच्छादित कार्गो विनिर्दिष्ट करने के लिए व्याख्यायित किया गया है।

14.1. सीओपीटी ने बाद में हमारे पत्र दिनांक 23 अक्टूबर 2013 द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने पत्र दिनांक 2 दिसम्बर 2013, ईमेल दिनांक 4 दिसम्बर 2013, ईमेल दिनांक 9 दिसम्बर 2013, ईमेल दिनांक 10 दिसम्बर 2013 और ईमेल दिनांक 11 दिसम्बर 2013 द्वारा स्पष्टीकरण और अपने पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 8 नवम्बर 2013 में पत्तन द्वारा संबोधित नहीं किए जाने की सीमा तक हमारे पत्र दिनांक 1 नवम्बर 2013 द्वारा यथा संप्रेषित संयुक्त सुनवाई के बाद सीओपीटी द्वारा की जाने वाली कार्रवाइयाँ भेजी थीं। पत्तन ने गणना भी संशोधित की है और संशोधित गणना भेजी है। सीओपीटी द्वारा अपने आगे के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 2 दिसम्बर 2013 और 4 दिसम्बर 2013 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है—

- (i). यह पुष्टि की गई है कि क्यू 1 – क्यू 3 परियोजना के लिए भूमि का प्रस्तावित आबंटन कोचीन पत्तन के भूमि उपयोग योजना के अनुसार है।
- (ii). यह पुष्टि की गई है कि तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 64 टन हारबर मोबाइल क्रेन बिजली चालित है। 250 इकाईयाँ प्रति घंटा पर पहले अनुमानित बिजली के उपभोग की समीक्षा की गई है। एचएमसी द्वारा बिजली उपभोग सामान्य पद्धति के अनुसार 3 के परिवर्तन कारक को लागू करते हुए 60 टन एचएमसी के लिए 50 लिटर प्रति घंटा के औसत ईंधन उपभोग को परिवर्तित करने के बाद 150 इकाईयाँ प्रति घंटा पर अनुमानित किया गया है। 50 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग कुछ अन्य पत्तनों में टीएमपी द्वारा आदेशित 100 टन एचएमसी के लिए 70 लिटर प्रति घंटा के उपभोग के आधार पर लिया गया है।
- (iii). (क). प्रतिमानकों के अनुसार, 10 टन क्षमता के 3 पे लोडर बहुउद्देशीय बर्थ के लिए स्वीकृत किए गए हैं। सीओपीटी ने खाद्यान्नों के लिए प्रत्येक 5 टन क्षमता के 2 पे लोडरों और सिलोस के भीतर सीमेंट बैगिंग प्रचालन के लिए 5 टन क्षमता के दूसरे 2 पे लोडरों का प्रस्ताव किया है जोकि बर्थ में अन्य कार्गो के लिए उपलब्ध नहीं होगा। टीएमपी दिशानिर्देशों में दिए गए 10 टन क्षमता के पे लोडरों के विपरीत सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित 4 पे लोडरों की क्षमता पत्तन में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता से कम है। प्रतिमानकों के अनुसार, 4 पे लोडरों की कुल क्षमता 20 टन है जोकि दिशानिर्देशों में दिए गए 30 टन की कुल क्षमता से कम है। कारों और टिम्बर लट्टे पे लोडरों की सेवाओं की अपेक्षा नहीं करते हैं।
- (ख). सीओपीटी ने जलयान प्रचालन के दौरान बर्थ से लट्टे ले जाने के लिए पूंजी लागत में तट पर टिम्बर लट्टों के प्रहस्तन और स्टेकयार्ड को परिवहन के लिए परेषिती-वार लट्टों के पृथक्करण के बाद ट्रेलरों पर लट्टों की लदाई के लिए रु० 2 करोड़ की कुल पूंजी लागत पर 2 सं. लॉग ग्रेबर्स जोड़ने का प्रस्ताव किया है। इसलिए, एफएलटी का प्रस्ताव नहीं किया गया है, और केवल लॉग ग्रेबर्स उपस्करों के बेड़े में जोड़े जाने का प्रस्ताव किया गया है जिसे अनुवर्ती अनुच्छेदों के अधीन स्पष्ट किया गया है।
- (ग). पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उन चार पे लोडरों में से दो पे लोडर सिलोस में सीमेंट प्रहस्तन के लिए प्रहस्तित किए गए हैं और दो खाद्यान्नों के प्रहस्तन के लिए प्रयोग किए जाएंगे। 5 लाख टन क्षमता वाली बैगिंग इकाई पर सीमेंट प्रहस्तन के लिए सिलोस पर दो पे लोडरों के लिए कार्य घंटे एकल पे लोडर के लिए 5000 घंटे अर्थात् 2500 कार्य घंटे परिकलित किया गया है।
- (iv). (क). टर्मिनल के भीतर लकड़ी के लट्टों का भंडारण क्यू 1 – क्यू 3 परियोजना के लिए परिकल्पित नहीं किया गया है, और लट्टे उतारे जाने पर परियोजना क्षेत्र के बाहर स्टेक यार्ड में स्थानांतरित किए जाएंगे। दो लॉग ग्रेबर्स अब स्टेक यार्ड को संचलन के लिए लट्टों के पृथक्करण तथा लदाई के लिए तट पर तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित किए गए हैं। 10 टन पे लोडर के लिए लागू ईंधन उपभोग प्रतिमानक ग्रेबर्स के लिए अंगीकृत किए गए हैं क्योंकि दोनों समान क्षमता की हैं और ईंधन अपेक्षाएं कांडला तथा तूतीकोरिन पत्तनों में समान उपस्करों के प्रचालकों से ली गई हैं। टिम्बर तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए गणना पृथक गणना पत्रक के रूप में भेजी गई है।
- (ख). जैसाकि पहले बताया गया है, अन्य कार्गो के लिए भंडारण परिकल्पित नहीं किया गया है, और कार्गो टिम्बर लट्टों को छोड़कर सीधे डिलीवर किया जाएगा जहां तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए परियोजना क्षेत्र पर संयोगिक भंडारण की अपेक्षा होगी। तथापि, ऐसा भंडारण निःशुल्क अवधि में कवर किया जाएगा, और इसलिए, भंडारण प्रभार टिम्बर लट्टों के लिए प्रस्तावित नहीं की गई है।
- (ग). टिम्बर लट्टों से इतर अन्य कार्गो जैसे निर्माण सामग्री और बैग में सीमेंट के मामले में, उनकी कुल क्षमता 0.82 लाख टीपीए समर्पित सुविधाओं के साथ उपलब्ध करवाए जाने से महत्वपूर्ण नहीं है। इसलिए, ऐसा कार्गो के परियोजना क्षेत्र के बाहर भंडारण, यदि अपेक्षित हो, प्राप्त किए जाने की संभावना है और जलयान क्षेत्र को/से सीधे भरे/निकासित किए जाएंगे। यह भी पुष्टि की गई है कि कोचीन पत्तन के पास परियोजना क्षेत्र के बाहर गोदाम हैं, जो ऐसे कार्गो के लिए किराये पर दिए जा सकते हैं। इसलिए, ऐसे कार्गो के लिए भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं है। इस प्रकार, केवल प्रहस्तन तथा विविध प्रभार टिम्बर लट्टों तथा अन्य कार्गो के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने तट पर टिम्बर के प्रहस्तन करने वाले लट्टा ग्रेबर के अतिरिक्त के मददेनजर टिम्बर लट्टों और अन्य कार्गो के लिए पृथक तट प्रहस्तन प्रभारों का प्रस्ताव किया है।

प्रस्तावित दरों को शासित करने वाली टिप्पणी यह कहने के लिए उपयुक्ततः संशोधित की गई है कि अन्य कार्गो (बैग में निर्माण सामग्री, बैग में सीमेंट तथा बैग में खाद्यान्न) के लिए प्रशुल्क में सीधे भरण/डिलीवरी के लिए जलयान से कार्गो की उतराई/लदाई शामिल होगी। टिम्बर के मामले में, प्रस्तावित दर परियोजना क्षेत्र के बाहर स्टैक यार्ड को संचालन के लिए जलयान तथा तट प्रहस्तन से कार्गो की लदाई/उतराई को कवर करती है।

- (v). इसने दोहराया है कि क्यू 1 – क्यू 3 पर प्रस्तावित बर्थ किराया जो मौजूदा बर्थ किराये से उच्चतर हैं, पूरी तरह से कार्गो हितों द्वारा वहन किया जाता है। स्टीमर एजेंटों के लिए यह संभव है कि भुगतान का उनसे पूरी तरह प्रतिपूर्ति प्राप्त किया जाए। अम्बुजा सीमेंट्स लि० द्वारा जलयान से तट सीमेंट प्रहस्तन के लिए परियोजना क्षेत्र पर प्रहस्तन दर रु० 43.70 के स्थान पर केवल रु० 18.19 होगी। परियोजना क्षेत्र के लिए प्रस्तावित वर्धित बर्थ किराया बड़े स्तर पर कम किए गए घाटशुल्क द्वारा समायोजित किया जाता है।

- (vi). प्रस्ताव में सुविचारित पूंजी लागत पर पहुंचने का आधार निम्नलिखित है:-

आधार लागत (प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुबंध 1 में यथा दिए गए अनुसार)	व	=क
आकस्मिकता (आधार लागत का 3 प्रतिशत)	ख	=क X 3%
इंजीनियरिंग तथा पीएमसी (@ 7%)	ग	= (क+ख) X 7%
सर्विस टैक्स – कार्य अनुबंध (@ 2.8%)	घ	= (क+ख) X 2.8%
पर्यावरण प्रबंधन लागत (@ 2%)	ङ	= (क + ख + ग + घ) X 2%
कुल (प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए प्रयुक्त)	च	= (क + ख + ग + घ + ङ)

- (vii). चूंकि कार पार्किंग के लिए अभिचिह्नित क्षेत्र का मुख्य हिस्सा फलाइंग फनेल क्षेत्र के अधीन आते हैं, इसलिए भूमि स्तर कार पार्किंग केवल संभव है और द्वितीय स्तर कार पार्किंग संभव नहीं है।

- (viii). पत्तन ने अपने ईमेल दिनांक 4 दिसम्बर 2013 द्वारा स्पष्ट किया है कि 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उप खंड 2.2 के अनुसार, प्रत्येक घटक/श्रेणी के लिए संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर निर्धारित किया जाएगा। उस पत्तन पर उस घटक के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किए जाने की स्थिति में संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित प्रशुल्क के लिए टीएमएपी को प्रस्तावित कर सकता है जोकि उस घटक के लिए प्रतिनिधि है।

प्रस्तावित परियोजना के लिए, संदर्भ प्रशुल्क न तो सीओपीटी में उपलब्ध है अथवा न ही किसी अन्य महापत्तन न्यासों में उपलब्ध है जो समानता के रूप में प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व करते हैं। उसके मद्देनजर, सीओपीटी ने 2013 के दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के अनुसार प्रस्तावित परियोजना के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए टीएमएपी का रुख किया है।

- (ix). बिना स्पिलेज के डम्परों में खाद्यान्नों जैसे बल्क कार्गो को प्राप्त करने के लिए मोबाइल होपर अपेक्षित है जब इसे जलयान से एमएचसी द्वारा उतारा जाता है। यह हाथों से प्रचालित किया जाएगा और उपस्कर को प्रचालन के लिए बिजली अथवा ईंधन की आवश्यकता नहीं होगी।

- (x). (क). 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार कार्य घंटों की संख्या 4000 घंटे है। हमारे मामले में, दो पे लोडरों के लिए प्रस्ताव में सुविचारित कार्य घंटे खाद्यान्नों के प्रहस्तन के लिए 3301 (सही आंकड़ा 4302 घंटे हैं) है अर्थात् जलयान प्रचालन के दौरान स्टेकिंग के लिए 1001.28 घंटे प्रतिदिन प्रति लोडर + ट्रक लदाई प्रचालन के लिए 2300 घंटे। इसी तरह, बैगिंग इकाई में सीमेंट प्रहस्तन के लिए 5000 घंटों (2500 घंटे X 2 पे लोडर) पर विचार किया गया है।

- (ख). यह परियोजना कार्गो मिश्रण प्रकृति में उत्कृष्ट है जहां सीमेंट एक ऑटोमेटेड है और अन्य कार्गो परंपरागत तरीके से है। इसलिए, उपर्युक्त पे लोडरों के लिए कार्य घंटे इन प्रचालनों के लिए आवश्यक है। पे लोडरों की गतिविधियां/प्रहस्तन प्रचालन जलयान से तट गतिविधि की मुख्य गतिविधि के लिए कॉम्पलीमेंटरी गतिविधियां हैं और मुख्य गतिविधि की उत्पादकता को प्रभावित करेंगी।

- (xi). (क). जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क अब संशोधित गणना में अनुमानित किया गया है। जल क्षेत्र 3 हैक्टेयर सुविचारित किया गया है और लाइसेंस शुल्क रु० 0.1 लाख/है०/वार्षिक की दर से अनुमानित किया गया है। 3 हैक्टेयर के जल क्षेत्र पर लाइसेंस शुल्क बर्थ अधिग्रहण पर कार्गो मदों के बीच बांटा गया है और विस्तृत गणना इस संबंध में भेजी गई है।

- (ख). पत्तन ने स्पष्ट किया है कि भूतल परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय (पत्तन विंग), भारत सरकार द्वारा जारी किए गए पत्र सं. पीटी-17011/55/87-पीटी दिनांक 15 फरवरी 2000 के अनुसार, सीओपीटी को पत्तन उपयोक्ता से रु० 1 प्रति वर्ग मी०/वार्षिक की दर से जल क्षेत्र के लिए भी लाइसेंस शुल्क वसूल करने की अनुमति दी गई थी। सीओपीटी ने एमओएसटी के उक्त पत्र की प्रति अग्रप्रेषित की थी। प्रस्तावित परियोजना के लिए 3 हैक्टेयर का कुल जल फ्रंट क्षेत्र परिकल्पित किया गया है जिसके लिए लागत अनुमानों में रु० 30000 का कुल न्यूनतम लाइसेंस शुल्क सुविचारित किया गया है।

- (ग). पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि पत्तन द्वारा वसूल की गई रु० 1/वर्ग मी. का लाइसेंस शुल्क एक न्यूनतम लाइसेंस शुल्क है।

- (घ). सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 10 दिसम्बर 2013 द्वारा बताया है कि साध्यता रिपोर्ट के अनुसार 1000 कारों प्रति 11000 जीआरटी का पोत सुविचारित किया गया है। तथापि, इसने 1500 कारों के प्रहस्तन के लिए स्पष्ट किया है कि अपेक्षित पोत आकार 15000 जीआरटी है और मौजूदा 9.14 मीटर डुबाव इन पोत आकार को व्यवस्थित करने के लिए पर्याप्त है।

- (xii). सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 11 दिसम्बर 2013 द्वारा बताया है कि ट्रक के अनहिटर्ड तथा लगातार लदाई के लिए दिन समय के दौरान ट्रक लदाई की गई है। 2 लदाई प्वाइंट्स अपेक्षित हैं जो 2 बैगिंग इकाई द्वारा समर्थित हैं। यह कोचीन पत्तन न्यास में मौजूदा सीमेंट टर्मिनल में यह प्रचलित प्रवृत्ति है और यह एक प्रचालनात्मक आवश्यकताएं हैं जो बिना बाधा के प्रचालन में सहयोग करेंगी क्योंकि यह मशीनों को लगातार रखरखाव की आवश्यकता पड़ती है और एक ही इकाई पर विश्वास नहीं किया जा सकता।

14.2. संक्षेप में, सीओपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे दिए गए हैं:-

- (i). पत्तन ने रु० 2 करोड़ की कुल पूंजी लागत पर तट पर टिम्बर प्रहस्तन के लिए 2 लॉग ग्रेबर शामिल की हैं।

- (ii). पत्तन ने बर्थ दिवसों की संख्या के आधार पर सही अनुपात लागू करते हुए खाद्यान्नों तथा अन्य कार्गो के बीच बल्क कार्गो उपस्कर के आबंटन को थोड़ा संशोधित किया है।

- (iii). 64 टन एचएमसी के लिए बिजली उपभोग पहले अनुमानित 250 इकाईयां/घंटा के स्थान पर 150 इकाईयां/घंटा में संशोधित किया गया है। सीओपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित बिजली लागत नीचे दी गई है:—

बिजली की लागत	इकाई	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य	सामान्य
सर्वोत्तम क्षमता	इकाईयां/एमटी पीए	63875	1.028	0.469	0.447	
बर्थ अधिग्रहण (दिन)	दिन	64	205.6	62.6	178.8	
बिजली लागत (परिवर्तनीय)						
(क). क्रेन का प्रयोग		नहीं	नहीं	हाँ	हाँ	
एक दिन में प्रचालन के घंटों की संख्याएं	घंटे			16.0	16	
64 टन क्षमता की क्रेन के लिए बिजली उपभोग	इकाईयां/घंटा			150	150	
क्रेन उपयोग से बिजली उपभोग की कुल इकाईयां	लाख इकाईयां			1.5	4.3	
(ख). सामान्य रोशनीकरण						
दिशानिर्देशों में दिए गए अनुसार प्रति हैक्टेयर बिजली उपभोग के लिए प्रतिमानक (लिविड बल्क टर्मिनल के लिए) : 2.4 लाख इकाई/वार्षिक						
रोशनीकरण के लिए सुविचारित कुल क्षेत्र	हैक्टेयर	1.50	1.65	1.42		2.58
उपभोग की गई इकाईयां	लाख इकाईयां	3.60	3.96	3.41		6.19
बर्थ अधिग्रहण के अनुसार सामान्य बिजली उपभोग का वितरण	लाख इकाईयां	0.78	2.49	0.76	2.17	
रोशनीकरण के लिए उपभोग की गई कुल इकाईयां	लाख इकाईयां	4.4	6.5	4.2	2.2	
(ग). सीमेंट बैगिंग						
4 इकाईयां/टन की उपभोग दर और 5 लाख टन प्रतिवर्ष की क्षमता	लाख इकाईयां		20			
उपभोग की गई कुल इकाईयां (परिवर्तनीय बिजली)	लाख इकाईयां	4.4	26.5	5.7	6.5	
बिजली की कुल लागत (परिवर्तनीय) (आधार बिजली लागत - रु0 7.2/इकाई)	रु0 लाख	31.5	190.5	40.8	46.5	
बिजली लागत (निर्धारित)						
(क). सामान्य रोशनीकरण तथा अन्य सामान्य प्रयोग के लिए अपेक्षित कुल निर्धारित केवीए (बर्थ अधिग्रहण के आधार पर सभी घटकों के बीच विभाजित 600 केवीए)	केवीए	75.1	241.4	73.5	209.9	
(ख). क्रेन प्रचालन के लिए अपेक्षित कुल केवीए (बर्थ अधिग्रहण के आधार पर खाद्यान्नों तथा अन्य बल्क कार्गो के बीच विभाजित 500 केवीए)	केवीए			129.6	370.4	
(ग). सीमेंट बैगिंग इकाई अपेक्षा	केवीए		1200.0			
अपेक्षित केवीए उपलब्ध करवाने के लिए निर्धारित प्रभार	रु0 प्रति माह प्रति केवीए	400.0	400.0	400.0	400.0	
कुल निर्धारित बिजली लागत	रु0 लाख	3.6	69.2	9.7	27.9	

- (iv). रु0 58.1 लाख की ईंधन लागत अब संशोधित गणना में सुविचारित दो लॉग ग्रेबरों के मद्देनजर अनुमानों में जोड़ी गई है। इस प्रयोजन के लिए, 10 टन पे लोडर के लिए लागू ईंधन उपभोग मानक लॉग ग्रेबरों के लिए अंगीकृत किए गए हैं क्योंकि दोनों समान क्षमता के हैं। लट्टों के संचलन के लिए प्रहस्तन समय अन्य कार्गो के लिए बर्थ दिवसों का 75 प्रतिशत परिकल्पित करते हुए अनुमान लगाया गया है टिम्बर प्रहस्तन (अर्थात् $178.8 \text{ बर्थ दिवस} \times 0.75 = 134.1 \text{ दिन}$) होगा।

जलयान प्रचालन के दौरान बर्थ से लट्ठों को ले जाने के लिए प्रहस्तन समय पर विचार किया गया है। स्टेक यार्ड को परिवहन के लिए परेषिती-वार लट्ठों के पृथक्करण के बाद ट्रेलरों पर लट्ठों को ले जाने के लिए दिनों की उसी संख्या पर विचार किया गया है। विस्तृत गणना नीचे दी गई है:—

मर्दे	बर्थ दिवसों के आधार पर टिम्बर प्रहस्तन हेतु प्रति उपस्कर कार्य घंटे (क)	सं. (ख)	ईंधन अपेक्षा (लिटर प्रति घंटा प्रति उपस्कर) (ग)	डीजल की इकाई लागत (रु० प्रति लिटर) (घ)	कुल ईंधन लागत (रु० लाख) = क*ख*ग*घ
लॉग ग्रेबर्स (तट प्रचालन के दौरान जलयान के लिए)	2145.6	2	12	56.4	29.0
लॉग ग्रेबर्स (ट्रक लदाई प्रचालन)	2145.6	2	12	56.4	29.0
कुल					58.1

- (v). जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क अब 3 हैक्टेयर जल क्षेत्र के लिए रु० 0.30 लाख पर संशोधित गणना में अनुमान लगाया गया है और लाइसेंस शुल्क रु० 0.1 लाख/है०/वार्षिक की दर से अनुमानित किया है। 3 हैक्टेयर के जल क्षेत्र पर लाइसेंस शुल्क बर्थ अधिग्रहण पर कार्गो मर्दों के बीच प्रभाजित किया गया है और इस संबंध में विस्तृत गणना भेजी गई है।
- (vi). लॉग ग्रेबर के अतिरिक्त के परिणामस्वरूप, पूंजी लागत से संबंधित मरम्मतों और अनुरक्षण के अनुमान, बीमा, मूल्यहास तथा अन्य प्रचालन लागत भी संशोधित किए गए हैं।
- (vii). पत्तन ने अब टिम्बर तथा अन्य कार्गो जैसे बैग में निर्माण सामग्रियां और बैग में खाद्यान्न का अलग-अलग वार्षिक राजस्व अपेक्षा अनुमानन भेजा है और अब पृथक्कृत किया है।

14.3. संशोधित प्रस्ताव दिनांक 2 दिसम्बर, 2013 में, पत्तन ने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8 नवम्बर, 2013 में यथा निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता को बनाए रखा है। संशोधित गणना में सीओपीटी द्वारा प्रेषित कार्गो-वार पूंजी लागत, प्रचालन लागत, राजस्व अपेक्षा, वार्षिक राजस्व अपेक्षा और इसके संशोधित प्रस्ताव दिनांक 2 दिसम्बर, 2013 में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें नीचे दी गई हैं:—

(i). पूंजी लागत :

(क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों से संबंधित कार्गो-वार संशोधित प्रभाजित पूंजी लागत नीचे दी गई हैं:—

(रु० करोड़ों में)

सिविल लागतें	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
कुल लागतें - बर्थ अधिग्रहण के अनुसार प्रभाजन					
संपर्क पुल	2.80	0.35	1.13	0.34	0.98
पृथ्वी दबाव छोड़ना और तट सुरक्षा व्यवस्था	2.27	0.28	0.91	0.28	0.80
फोरशोर सड़क और फुटपाथ	0.77	0.10	0.31	0.09	0.27
सड़कों और ड्रेनों का रिफरबिशमेंट	1.15	0.14	0.46	0.14	0.40
सुरक्षा कम्पाउंड दीवार का निर्माण	0.75	0.09	0.30	0.09	0.26
विशिष्ट लागतें					
मौजूदा भवनों की लागत	17.72	2.50	3.48	10.62	1.12
मौजूदा भंडारगृहों और अन्य भवनों की रिफरबिशमेंट	9.23			9.23	
कार पार्किंग क्षेत्र का विकास	3.46	3.46			
फ्लैट टाइप सीमेंट भंडारण सिलो का निर्माण	39.96		39.96		
कुल सिविल लागतें - घटक विशिष्ट	78.12	6.93	46.55	20.80	3.83

(ख). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर लागतें :

(रु० करोड़ों में)

अभियांत्रिक और बिजली लागतें	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सामान्य लागतें - बर्थ अधिग्रहण के अनुसार विभाजित					
सामान्य बिजली आपूर्ति और रोशनीकरण	2.31	0.29	0.93	0.28	0.81
अग्नि शमन प्रणाली	1.15	0.14	0.46	0.14	0.40
विशिष्ट लागतें					
सीमेंट प्रहस्तन उपस्कर	44.07		44.07		
बल्क कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	29.34			9.00	20.34
लॉग ग्रेबर (टिम्बर के लिए)					2.00
कुल अभियांत्रिक और बिजली लागतें	78.86	0.43	45.46	9.42	23.55

- (ग). विविध लागतें :
2008 के दिशानिर्देशों में प्रतिमानकों के अनुसार, विविध लागत कुल परियोजना लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (घ). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागतें :

(रु० करोड़ों में)

लागतें	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
सिविल लागतें	78.12	6.93	46.55	20.80	3.83
कार्गो प्रहस्तन लागतें	78.86	0.43	45.46	9.42	23.55
विविध	7.85	0.37	4.60	1.51	1.37
कुल लागतें	164.83	7.73	96.61	31.73	28.75

- (ii). प्रचालन लागत:
सीओपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित प्रचालन लागत अनुमानों का सार नीचे दिए गए हैं:—

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य कार्गो
(i).	बिजली				
	(क). परिवर्तनीय लागत	31.50	190.50	40.80	46.50
	(ख). निश्चित लागत	3.60	69.20	9.70	27.90
	उपजोड़ (i)	35.10	259.70	50.50	74.40
(ii).	ईंधन	--	22.60	43.40	58.10
(iii).	मरम्मतें और अनुरक्षण				
	(क). सिविल परिसंपत्तियां (पूंजी लागतों का 1 प्रतिशत)	6.90	46.60	20.80	3.80
	(ख). अभियांत्रिक परिसंपत्तियां (पूंजी लागतों का 5 प्रतिशत)	2.20	227.30	47.10	117.70
	उपजोड़ (ii)	9.10	273.80	67.90	121.60
(iv).	बीमा (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1 प्रतिशत)	7.70	96.60	31.70	28.70
(v).	मूल्यहास				
	(क). सिविल परिसंपत्तियां (@3.34% वार्षिक)	23.20	155.50	69.50	12.80
	(ख). अभियांत्रिक तथा बिजली परिसंपत्तियां (@ 10.34% वार्षिक)	4.50	470.00	97.40	243.50
	उपजोड़ (iii)	27.60	625.50	166.90	256.30
(vi).	अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 5%)	38.70	483.10	158.70	143.70
(vii).	लाइसेंस शुल्क				
	(क). भूमि क्षेत्र के लिए	51.30	75.60	48.80	25.40
	(ख). जल क्षेत्र के लिए	0.04	0.12	0.04	0.10
	उपजोड़ (iv)	51.34	75.74	48.87	25.50
	कुल प्रचालन लागत	169.60	1837.00	568.00	708.30

- (iii). पत्तन ने कारों, सीमेंट, खाद्यान्न और अन्यो के मामले में अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8 नवम्बर, 2013 के अनुसार कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों के बीच वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के प्रभाजन के अनुपात को व्यवस्थित किया है:—

प्रशुल्क समूह	आबंटित कुल राजस्व का प्रतिशत			
	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	अन्य
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	99	95	90	95
भंडारण प्रभार	1	5	5	0
विविध प्रभार	0	0	5	5

- (iv). उपर्युक्त के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा को कार्गो-वार प्रभाजित किया गया है जोकि निम्नवत् है:—

(रु० लाखों में)

विवरण	कुल	कारें	सीमेंट	खाद्यान्न	टिम्बर सहित अन्य कार्गो
प्रचालन लागतें	3282.9	169.6	1837.0	568.0	708.3
पूंजी लागत	16482.9	773.4	9661.2	3173.3	2875.0

नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @16%	2637.3	123.7	1545.7	507.7	460.0
कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	5920.1	293.3	3382.8	1075.7	1168.3
एआरआर का प्रभाजन					
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	5582.1	290.4	3213.6	968.2	1109.9
भंडारण प्रभार	225.8	2.9	169.1	53.8	0.0
विविध प्रभार	112.2	0.0	0.0	53.8	58.4

(v). पत्तन ने अन्य कार्गो को (क). टिम्बर और (ख). अन्य बैग वाला कार्गो अर्थात् बैग में निर्माण सामग्री और बैग में खाद्यान्न में पृथक्कृत करते हुए पृथक् गणना भेजी है और इस दो कार्गो श्रेणियों के लिए अलग-अलग दरों पर निर्धारित की है।

(vi). बर्थ किराया गणना में कोई बदलाव नहीं किया गया है।

(vii). सीओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव के साथ संलग्न की गई संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निम्नलिखित प्रशुल्क प्रस्तावित किया है:—

(1). बर्थ किराया :

जीआरटी	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
जीआरटी की कोई मात्रा	1.93	1.16

(2). कार्गो प्रहस्तन प्रभार :

(क). कार प्रहस्तन :

घटक	इकाई	दर रु० में	
		विदेशी	तटीय
कारें	प्रति कार	733.41	439.96

(ख). शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन :

(I). सीमेंट – जलयान से सिलो तक स्थानांतरण

क्र.सं.	घटक	दर रु० में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	सीमेंट – जलयान से सिलो तक स्थानांतरण	30.74	18.44

(II). सीमेंट – पैकेजिंग तथा अग्रेषण:

क्र.सं.	घटक	दर रु० में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	सीमेंट – पैकेजिंग तथा अग्रेषण	921.85	553.00

(III). खाद्यान्न:

क्र.सं.	घटक	रु० में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	खाद्यान्न	332.77	199.62

(IV). अन्य कार्गो (बैग में निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न) और टिम्बर लट्ठा:

क्र.सं.	घटक	दर रु० में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	अन्य कार्गो (बैग में निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न)	243.98	146.36
2.	टिम्बर लट्ठा	262.71	157.59

(3). भंडारण प्रभार :

(क). कार प्रहस्तन:

विवरण	दर रु० में प्रति कार प्रतिदिन अथवा उसका भाग
निःशुल्क अवधि	5 days
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पांच दिन	16.3
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6वें दिन से 10वें दिन)	24.5
11वें दिन से आगे	32.7

(ख). शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन:

विवरण	दर रु० में प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
	सीमेंट	खाद्यान्न
निःशुल्क अवधि	7 days	7 days

निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम सात दिन	20.34	0.85
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 8वें दिन से 14वें दिन	30.51	1.28
15वें दिन से आगे	40.68	1.70

अन्य कार्गो के लिए कोई भंडारण स्थान नहीं है जिसमें टिम्बर, बैग निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न शामिल हैं। परिणामस्वरूप, अन्य कार्गो के लिए कोई भंडारण प्रभार परिकलित नहीं किए गए हैं।

(4). विविध प्रभार :

विवरण	इकाई	दर रु० में
खाद्यान्न	प्रति मीट्रिक टन	11.46
अन्य बैग कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	11.56
टिम्बर लट्टा ग्रेबर्स	प्रति मीट्रिक टन	13.57

टिप्पणियाँ :

- (i). अन्य कार्गो में बैग में निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न शामिल हैं।
- (ii). उपर्युक्त विविध प्रभारों में पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा तथा सिक्योरिटी उपाय आदि शामिल हैं।

15. इस मामले से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

16. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). सीओपीटी का प्रस्ताव मौजूदा बर्थ सं. क्यू 1 से क्यू 3 पर आरओआरओ पद्धति द्वारा कार एवं सीमेंट, खाद्यान्न, टिम्बर तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन करने के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के लिए है परन्तु डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन तथा हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के अधीन पुनर्निर्मित और विकसित किया जाना है।
- (ii). यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी किए गए 9 सितम्बर, 2013 से प्रभावी महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 पर आधारित है। उक्त दिशानिर्देशों का खंड 2.4 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि महापत्तन न्यास के मद्देनजर, उस महापत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन घटक विशेष के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस घटक के लिए प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है तब महापत्तन विस्तृत तथा पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण का रुख करने के लिए स्वतंत्र है।

सीओपीटी ने निवेदन किया है कि बहु कार्गो बर्थ के साथ कार प्रहस्तन के प्रस्तावित संयोजन के लिए अप्रकट प्रशुल्क इसके अपने पत्तन में उपलब्ध नहीं है। इसने यह भी बताया है कि समानता के रूप में प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व करते हुए अप्रकट प्रशुल्क किसी भी अन्य महापत्तन में कहीं निर्धारित नहीं किया गया है। यह इस संदर्भ में है कि सीओपीटी 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए बहु कार्गो, सामान्यतः के प्रस्तावित संयोजन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव लेकर आया है। सीओपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों में शामिल प्रावधानों के अनुसार पाया गया है और इसलिए तदनुसार कार्यवाही की गई है।

- (iii). इस मामले के विश्लेषण के साथ कार्यवाही करने से पहले, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सितम्बर 2013 में सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने विभिन्न दरों के दो सैट, एक मौजूदा उपयोक्ता अर्थात् गुजरात अम्बुजा सीमेंट लिमिटेड (जीएसीएल) नाम जो परिवर्तित कर मै0 अम्बुजा सीमेंट लिमिटेड (एसीएल) किया गया है और दूसरी दर सीमेंट प्रहस्तन के लिए सामान्य उपयोक्ता हेतु प्रस्तावित किए थे।

2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश मौजूदा उपयोक्ता के लिए दरों के दो पृथक सैट के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना की परिकल्पना नहीं करता है जिसके साथ पत्तन अनुबंध पहले ही कर चुका है और दूसरी दर सामान्य उपयोक्ता के लिए है। इसलिए, पत्तन ने यह जांच करने का अनुरोध किया है कि क्या बर्थ सं. क्यू 1 को अलग रखने के लिए प्रस्ताव को संशोधित किया जा सकता है जोकि सीमेंट प्रहस्तन के लिए मौजूदा उपयोक्ता एसीएल द्वारा मुख्य रूप से उपयोग किया जा रहा है।

इस संदर्भ में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि बर्थ सं. क्यू 1 से क्यू 3 की कुल लम्बाई 410 मीटर है और किसी भी समय इसे केवल 2 पोतों द्वारा व्यवस्थित किया जा सकता है। पत्तन ने स्पष्ट रूप से बताया है कि बर्थ सं. क्यू 1 को परियोजना अथवा अन्यथा से अलग नहीं किया जा सकता, यह एक ही समय में केवल एक जलयान को व्यवस्थित करने के लिए परियोजना सुविधा तक सीमित करेगा। इससे परियोजना क्षमता में महत्वपूर्ण कमी आएगी। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि हालांकि मै0 अम्बुजा सीमेंट्स लि0 को क्यू-1 बर्थ में सीमेंट के लिए सुविधा प्राप्त करने की अनुमति प्रदान की है, परन्तु उक्त बर्थ एसीएल को कुछ भी दिए बिना सामान्य उपयोक्ता सुविधा के रूप में पत्तन के निपटान पर बनाए रखता है। तथापि, एमओयू के अनुसार, एमजीटी प्रावधान के लिए प्रतिताम में, एसीएल के पोत क्यू-1 में वरीयता बर्थिंग प्राप्त करते हैं। इसलिए, सीओपीटी ने अनुरोध किया है कि समग्र क्यू 1 से क्यू 3 बर्थों के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव पर विचार किया जाए।

तथापि, सीओपीटी ने हमारे कहने पर अपने प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 द्वारा सितम्बर 2013 के अपने मूल प्रस्ताव को संशोधित किया है और पत्तन में पहले से प्रचालन कर रहे मौजूदा उपयोक्ता के किसी संदर्भ के बिना सीमेंट के प्रहस्तन के लिए एक सामान्य दर का प्रस्ताव किया है। उक्त संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने सीमेंट के प्रहस्तन को दो सेवाओं एक जलयान से सिलो तक सीमेंट का स्थानांतरण जो सीमेंट

प्रहस्तन करने वाले सभी उपयोक्ताओं पर एकसमान रूप से लागू होगा; और, सीमेंट के पैकेजिंग तथा अग्रेषण के लिए पृथक दर प्रस्तावित की गई है जो सीमेंट बैगिंग तथा अग्रेषण सुविधा प्राप्त करने वाले उपयोक्ताओं पर लागू किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। उपयोक्ताओं/लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं ने सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव पर विचार-विमर्श किया गया है।

पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में बताई गई तथ्यात्मक स्थिति से यह देखा जा सकता है कि सितम्बर 2013 में सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया मूल प्रस्ताव सीओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 2013, 8 नवम्बर 2013 द्वारा तीन बार संशोधित किया गया है और अंतिम संशोधित प्रस्ताव अपने पत्र दिनांक 2 दिसम्बर 2013 द्वारा सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया है। सीओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्तावों दिनांक 8 नवम्बर 2013 और अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 2 दिसम्बर 2013 में सीओपीटी द्वारा किए गए संशोधन/परिवर्तन मुख्यतः उपयोक्ताओं/लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं द्वारा व्यक्त की गई चिंताओं में कुछ को संबोधित करने, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और इसके पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में अक्षमता को दूर करने लिए हैं। इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ 2 दिसम्बर 2013 को सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया अंतिम संशोधित प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि इस मामले की कार्यवाही के दौरान, सीओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों और लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं द्वारा की गई टिप्पणियों/आपत्तियों को संबोधित करने के लिए मजबूत तर्क रखने के लिए है और जहां कहीं जरूरी समझा गया है पत्तन ने उसकी चिंता को संबोधित करने के लिए प्रस्ताव भी संशोधित किया है और सीओपीटी की तारीफ किए जाने जरूरत है।

- (iv). मौजूदा बर्थ एसीएल के उपयोक्ताओं में से एक ने कहा है कि इसने क्यू 1 बर्थ के लिए 30 वर्षों की अवधि हेतु वर्ष 2001 में सीओपीटी के साथ एक अनुबंध किया है। सीओपीटी ने इस स्थिति की पुष्टि भी की है। सीओपीटी ने बताया है कि एसीएल के साथ किए गए समझौता ज्ञान के अनुसार, सीमेंट क्यू 1 बर्थ पर पोतों से अपनी सुविधाओं का प्रयोग करते हुए जलयान पम्पों द्वारा पोत से पम्प किया जाता है। पत्तन ने बताया है कि सीमेंट भंडारण और पैकिंग इकाई के लिए एसीएल को क्यू 1 बर्थ का बैकअप क्षेत्र भी पट्टे पर दिया गया है। क्यू 1 के पीछे बैक अप क्षेत्र इस परियोजना के दायरे से बाहर है। सीओपीटी और एसीएल दोनों स्वीकार किया है कि एमओयू के अनुसार, एसीएल के सीमेंट पोत सीमेंट उतराई के लिए क्यू 1 बर्थ पर वरीयता बर्थिंग प्रदान किए जाने के लिए है। एसीएल को लगता है कि पोतों के लिए वरीयता बर्थिंग पर सीओपीटी के साथ किए गए एमओयू के मौजूदा प्रावधान बीओटी प्रचालक को किसी भी तरह परियोजना अवार्ड किए जाने से प्रभावित नहीं किया जाना चाहिए। एसीएल ने भी अपने निवेदन में कहा है कि इसके प्रचालन और जलयान से सिलो तक सीमेंट संप्रेषित करने के लिए संस्थापन अन्य कार्यों के प्रहस्तन के दौरान हैम्पर/वितरित नहीं किए जाने चाहिए और इसलिए सीओपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया है कि सभी उठाए गए मुद्दे आरएफक्यू/निविदा एवं डेवलपर को अवार्ड किए गए अंतिम अनुबंध में उल्लिखित किए गए हैं ताकि उनके मौजूदा तथा भविष्य प्रचालनों में उन्हें किसी नुकसान अथवा अन्याय से बचाया जा सके।

सीओपीटी ने अभिपुष्टि की है कि एसीएल पोतों के लिए वरीयता बर्थिंग बर्थ क्यू 1 पर सुनिश्चित की जाएगी और इसके लिए प्रावधान बोली दस्तावेजों में शामिल किए जाएंगे। सीओपीटी ने यह भी कहा है कि वह भूस्वामी पत्तन होने के नाते बीओटी प्रचालक के साथ किए जाने वाले रियायत करार का मसौदा तैयार करते समय एसीएल के लिए कार्यों के आवागमन और सृजित सुविधा के सर्वोत्तम उपयोग के बेहतर हित में एसीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों को ध्यानपूर्वक देखेगा।

इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया गया है कि इस प्राधिकरण को अलग-अलग पक्षों के साथ सीओपीटी द्वारा किए गए अलग-अलग अनुबंध किए जाने का अधिकार नहीं दिया गया है और इसलिए किसी भी उपयोक्ता के साथ पत्तन द्वारा किए गए किन्हीं वैयक्तिक करारों पर नहीं जाना चाहेगा। यह सीओपीटी पर है कि वह इस मामले की कार्यवाही के दौरान सीओपीटी द्वारा यथा सहमत सफल बीओटी प्रचालक के साथ पत्तन द्वारा किए जाने वाले रियायत अनुबंध तथा बोली दस्तावेज में पन्द्रह दिन में जरूरी प्रकटन करते हुए परियोजना के लिए बोलियां आमंत्रित करते समय प्रस्तावित परियोजना के संदर्भ में उपयोक्ताओं की शिकायत/चिंता को संबोधित करे।

सावधानी रखते हुए, यहां स्पष्ट किया गया है कि आरओआरओ कारों के साथ बहुउद्देशीय कार्यों प्रहस्तन टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए मौजूदा मामला इन बर्थों पर पहले से बर्थिंग सुविधा प्राप्त कर रहे किसी वैयक्तिक उपयोक्ता के संदर्भ के बिना परियोजना के सामान्य उपयोक्ता के लिए कार्यवाही की जा रही है। यह प्रशुल्क इस परियोजना के अधीन पत्तन द्वारा परिकल्पित परियोजना सुविधा के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में उपलब्ध प्रतिमानकों को अंगीकृत करते हुए सर्वोत्तम क्षमता के लिए निर्धारित किया जा रहा है।

- (v). सीओपीटी ने बताया है कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कार प्रहस्तन के लिए आरओआरओ टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं परन्तु बहुउद्देशीय बर्थ प्रहस्तन बल्क और ब्रेक बल्क कार्यों के लिए प्रतिमानक शामिल हैं। सीओपीटी का प्रस्ताव टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता, पूंजी लागत और प्रचालन लागत, जहां कहीं प्रासंगिक हो, बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों तथा पैरामीटरों पर आधारित है। आरओआरओ पोतों के माध्यम से कार प्रहस्तन के लिए, सीओपीटी ने आदेश सं. टीएमपी/26/2012-सीएचपीटी तथा दिनांक 17 अगस्त 2012 द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में आरओआरओ सह बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में अनुसरित प्रासंगिक सीमा तक सिद्धांतों को लिया है। सीमेंट प्रहस्तन के लिए, सीओपीटी ने इस परियोजना के अधीन विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित समान सुविधाओं के लिए अपने पत्तन पर सीमेंट के वास्तविक प्रहस्तन के पूर्व डाटा पर विचार किया बताया है। सीओपीटी ने साध्यता रिपोर्ट (एफआर) के आधार पर अपना प्रस्ताव तैयार किया है।

- (vi). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:
सीओपीटी ने पहले उसके लिए बर्थ दिवसों पर पहुंचने तथा कार प्रहस्तन के लिए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता को निर्धारित किया है। सीमेंट, खाद्यान्न तथा अन्य कार्यों जिसमें मुख्यतः टिम्बर, बैग पार्सल जैसे सीमेंट, अन्य निर्माण सामग्री तथा खाद्यान्न शामिल हैं, के लिए सर्वोत्तम क्षमता कारों द्वारा अधिग्रहण किए जाने योग्य बर्थ दिवसों को अलग करने के बाद उपलब्ध शेष बर्थ दिवसों के लिए निर्धारित किया गया है।

आईएमसी लिमिटेड ने बताया है कि मौजूदा यातायात पैटर्न तथा हिटरलैंड प्रोफाइल के आधार पर, उर्वरकों, नमक, रेत, लौह तथा स्टील और न्यूज़-प्रिंट के लिए भी पृथक प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। इस संबंध में, सीओपीटी ने साध्यता रिपोर्ट को देखा है जो कार, सीमेंट, खाद्यान्न

तथा अन्य कार्गो (टिम्बर, बैग खाद्यान्न, बैग निर्माण सामग्री और बैग सीमेंट को कवर करने के लिए कार्गो यातायात प्रोफाइल का अनुमान लगाती है। कार्गो प्रोफाइल के संबंध में सीओपीटी के न्यायनिर्णय पर विश्वास किया है और इस विश्लेषण में विचार किया है।

(क). कार के लिए सर्वोत्तम टर्नमल क्षमता:

जैसाकि पहले बताया गया है, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश कारों के प्रहस्तन के लिए प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/26/2012-सीएचपीटी दिनांक 17 अगस्त 2012 द्वारा बहुउद्देशीय कार्गो के साथ तालमेल से बहुपरतीय पार्किंग के साथ आरओआरओ पोतों के प्रहस्तन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास में अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया है।

चूंकि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में आरओ-आरओ प्रकार की सुविधा के लिए प्रतिमानक उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए सीओपीटी ने चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में आरओ-आरओ सह बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क में अनुसरित समान तरीकों के आधार पर परियोजना में परिकल्पित आरओ-आरओ सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया है। तथापि, यह देखा गया है कि सीओपीटी द्वारा अंगीकृत विभिन्न पैरामीटर आरओ-आरओ सुविधा के लिए सीएचपीटी आदेश दिनांक 17 अगस्त 2012 के अपक्रंट प्रशुल्क में अनुसरित पैरामीटरों के अनुसार नहीं हैं जिसे अनुवर्ती अनुच्छेदों में किए गए विश्लेषण के संदर्भ में नीचे दोबारा तालिकाबद्ध किया गया है।

क्र.सं.	विवरण	सीएचपीटी में कार (आरओ-आरओ) सुविधा के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित पैरामीटर – आदेश सं. टीएमपी/26/2012-सीएचपीटी दिनांक 17 अगस्त 2012	क्यू 1 – क्यू 3 बर्थों पर कार प्रहस्तन के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटर
क.	सर्वोत्तम घाट क्षमता		
(i).	कार की प्रहस्तन दर	136 कारें/घंटा	50 कारें/घंटा
(ii).	जलयान दिवस आउटपुट/दिन	3264 कारें/दिन (136 कारें/घंटा x 24 घंटे)	1000 कारें/दिन (50 कारें/घंटा x 20 घंटे)
(iii).	सर्वोत्तम घाट क्षमता	8,33,952 कारें/वार्षिक (3264 कारें/दिन x 365 दिन x 70%)	2,55,500 (1000 कारें/दिन x 365 दिन x 70%)
ख.	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता		
(i).	कार पार्किंग कार्ड के लिए अभिचिह्नित क्षेत्र	10,300 वर्ग मी.	15,000 वर्ग मी.
(ii).	कार पार्किंग लेवल	6 मंजिलें (बहु-परतीय पार्किंग ग्राउंड + 5)	1 मंजिल (बहु-परतीय पार्किंग नहीं)
(iii).	बहु-परतीय पार्किंग पर विचार करने के बाद कुल क्षेत्र	61,800 वर्ग मीटर. (10,300 वर्ग मीटर x 6 मंजिलें)	15,000 वर्ग मीटर (बहु-परतीय पार्किंग नहीं)
(iv).	पहुंच तथा निकासी के लिए मार्जिन उपलब्ध करवाने के बाद एक कार पार्क करने के लिए अपेक्षित कुल क्षेत्र। (सीओपीटी ने 25 प्रतिशत मार्जिन उपलब्ध करवाया है)	10 वर्ग मीटर/कार	15 वर्ग मीटर/कार
(v).	प्रत्येक मंजिल में स्टेक ऊंचाई	1	1
(vi).	कुल भूमि स्लॉट (सीएचपीटी द्वारा सुविचारित बहु-परतीय पार्किंग) [सीओपीटी – एकल स्तरीय पार्किंग]	5,000	1,000
(vii).	औसत विराम समय	3	4
(viii).	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता	4,25,833 कारें	63,875 कारें
ग.	कार प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम क्षमता (दो क्षमताओं का निम्नतर)	4,25,833 कारें	63,875 कारें

- (ख). कार के प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:
- (i). सीओपीटी द्वारा निर्धारित कार की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 63,875 कारें प्रतिवर्ष है।
 - (ii). परियोजना के लिए बीओटी प्रचालक को आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल 7.15 हैक्टेयर क्षेत्र में से, पत्तन ने कार पार्किंग के लिए 1.5 हैक्टेयर क्षेत्र अभिचिह्नित किया है, जिससे सीओपीटी के अनुसार लगभग 1000 कारें व्यवस्थित होने की उम्मीद है। इसलिए, सीओपीटी द्वारा सुविचारित भूमि स्लॉटों की संख्या 1000 है।
 - (iii). (क). यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीएचपीटी मामले में, सीएचपीटी ने भूतल जमा पांच स्तरों की बहु-परतीय पार्किंग परिकल्पित की है। कार पार्किंग के लिए सीएचपीटी द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 10,300 वर्ग मीटर में, सीएचपीटी द्वारा निर्धारित कार की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 4,25,833 कारें हैं। उसके विपरीत, कार पार्किंग के लिए अभिचिह्नित किए जाने के लिए प्रस्तावित 15,000 वर्ग मीटर के लिए सीओपीटी द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 63,875 कारें हैं। इस प्रकार, सीएचपीटी की तुलना में कार पार्किंग यार्ड का कम उपयोग दिखाई देता है। इसलिए, सीएचपीटी से उसके द्वारा अंगीकृत पैरामीटरों के बराबर औसत विराम समय आदि के रूप में उनके द्वारा अंगीकृत विभिन्न पैरामीटरों में सुधार करने पर विचार करें और प्रचालनों में कुशलता के रूप में सीओपीटी में प्रस्तावित ओवर पार्किंग यार्ड के सापेक्ष बहु-परतीय पार्किंग के लाभों/फायदों को स्वीकार करते हुए सीएचपीटी में यथा सुविचारित बहु-परतीय पार्किंग होने की संभावना पर भी विचार करें।

बहु-परतीय पार्किंग के संबंध में, सीओपीटी ने निवेदन किया है कि सीएचपीटी परियोजना निर्यात कारों (बर्हिगामी प्रयोजनों) का प्रहस्तन करने के लिए है। ये कारें हिंटरलैंड में उत्पादन इकाईयों से लाई जाती हैं और बहु-परतीय पार्किंग में स्टॉक किए जाने की जरूरत है। जबकि, सीओपीटी में कार पार्किंग की आवश्यकता केवल, तटीय कार्गो के माध्यम से, आने वाली कारों के लिए है, जो हिंटरलैंड में डिलीवरी के लिए हैं। प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित कारों की कुल संख्या केवल 50,000 प्रतिवर्ष है। इसलिए, बहु-परतीय पार्किंग की आवश्यकता नहीं है। इसके अलावा, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कार पार्किंग के लिए अभिचिह्नित क्षेत्र फ्लाईंग फनल क्षेत्र के तहत आता है, इसलिए केवल भूतल कार पार्किंग संभव है और द्वितीय स्तर की कार पार्किंग संभव नहीं है। सीओपीटी ने कहा है कि रियायतप्राप्तकर्ता से यह सुनिश्चित करने की अपेक्षा की जाएगी कि ये रूकावटें की गई गतिविधियों में भंग न हों। पत्तन ने पुष्टि की है कि केवल भूतल पार्किंग की उपर्युक्त स्थिति भी भावी बोलीदाताओं को सूचित की जाएगी।

पत्तन द्वारा प्रेषित उपर्युक्त स्पष्टीकरण के मद्देनजर कि ऊंचाई सीमा की वजह से भूतल पार्किंग से अधिक परिकल्पित नहीं किया गया है, इसलिए भूतल कार पार्किंग के लिए सीओपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि बोली प्रक्रिया, बोली दस्तावेज एवं रियायत अनुबंध में स्थिति स्पष्ट की जाए कि प्रस्तावित परियोजना के लिए केवल भूतल कार पार्किंग परिकल्पित की गई है। सम्पूर्ण विश्लेषण सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदन पर विश्वास करते हुए किया गया है कि कार पार्किंग केवल भूतल पर ही संभव है उससे आगे नहीं। सीओपीटी को भूस्वामी पत्तन होने के नाते यह सुनिश्चित करने की सलाह दी जाती है कि यह स्थिति रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा पूरी परियोजना अवधि में बनाए रखी गई है। सावधानी के उपाय के रूप में, यह प्राधिकरण सीओपीटी के ध्यान में लाना चाहती है कि यदि उपर्युक्त पार्किंग योजना में बदलाव किया जाता है तो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क सीओपीटी को यह सुनिश्चित करने की सलाह देता है कि बीओटी प्रचालक पार्किंग योजना में बदलाव करने के लिए प्रशुल्क की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण का रुख करें।

- (ख). सीओपीटी ने सीएचपीटी प्रशुल्क आदेश एवं हाल ही में पारित एमबीपीटी आदेश में सुविचारित 10 वर्ग मीटर के पैरामीटर के स्थान पर एक कार पार्क करने के लिए 15 वर्ग मीटर क्षेत्र का अनुमान लगाया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इसने क्षेत्र को 12एम² पर लाने के लिए 0.60 मी. की साइड निकासी और 0.50 मी. की एंड निकासी की अनुमति देने के बाद कार के औसत आकार 4.50मी. x 1.80मी. पर विचार किया है। इसके अलावा, 25 प्रतिशत क्षेत्र सड़कों पर पहुंच तथा सर्कुलेशन के लिए उपलब्ध करवाया गया है। इस प्रकार, प्रत्येक कार के लिए 15मी.² का कुल क्षेत्र अपेक्षित है और तदनुसार इसे उपलब्ध करवाया गया है। जैसाकि सीओपीटी द्वारा टिप्पणी की गई है, सीएचपीटी में पार्किंग स्लॉट कारों के विशिष्ट प्रकारों के लिए चिह्नित किए गए हैं जैसे वे उत्पादन इकाईयों से आते हैं और इसलिए स्थान का सर्वोत्तम उपयोग किया जा सकता है। जबकि कोचीन पत्तन में, प्रहस्तित की जाने वाली कारें हिंटरलैंड में प्रयोग के लिए हैं, जोकि ज्यादातर मध्यम आकार की हैं और इसलिए यह एक ही प्रकार की नहीं होंगी। इसलिए, एक कार पार्क करने के लिए क्षेत्र सामान्य मध्यम आकार की कार के आधार पर निर्धारित किया गया है।

इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया गया है कि सीएचपीटी में प्रति कार पार्किंग क्षेत्र 10 वर्ग मी0 सुविचारित किया गया है और एमबीपीटी में भी यही पैरामीटर अपनाया गया है। वास्तव में, एमबीपीटी ने कार उत्पादकों की टिप्पणियों में से एक टिप्पणी पर जवाब देते समय बताया है कि बड़ी तथा छोटी ऑटोमोबाइल इकाईयों के लिए औसत भंडारण क्षेत्र 9 वर्ग मीटर होने की संभावना है। सीओपीटी द्वारा

अंगीकृत पार्किंग क्षेत्र 15 वर्ग मी. प्रति कार दो अन्य महापत्तन न्यासों में अंगीकृत प्रति कार भंडारण क्षेत्र पैरामीटर की तुलना में 50 प्रतिशत अधिक पाया गया है।

सीओपीटी द्वारा सुविचारित कार के आकार के आधार पर, कार के लिए पार्किंग क्षेत्र 7.2 वर्ग मीटर होता है। यह देखा गया है कि सीओपीटी ने प्रत्येक कार के लिए साइड निकासी के लिए क्षेत्र उपलब्ध करवाया है और 15 वर्ग मी. प्रति कार के निर्धारित पार्किंग क्षेत्र और पहुंच तथा सर्कुलेशन के लिए 25 प्रतिशत का और कुशन भी उपलब्ध करवाया है जोकि 7.2 वर्ग मीटर क्षेत्र के दोगुना से अधिक है। चूंकि प्रति कार पार्किंग क्षेत्र सीएचपीटी तथा एमबीपीटी दोनों में 10 वर्ग मीटर प्रति क्षेत्र पर सुविचारित किया गया है, इसलिए सीओपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य सीओपीटी के मामले में ही विभिन्न पैरामीटर अंगीकृत करने का औचित्य देने के लिए पर्याप्त नहीं है। इसलिए, सीओपीटी के मामले में पार्किंग क्षेत्र पैरामीटर संशोधित किया गया है और सीएचपीटी तथा एमबीपीटी में अंगीकृत पैरामीटर के अनुसार 10 वर्ग मीटर प्रति कार पर विचार किया गया है।

- (ग). सीओपीटी ने एक कार प्रति कार स्लॉट पर स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है और सीएचपीटी के मामले में अंगीकृत 3 दिनों के सुधारित औसत विराम समय स्थान पर 4 दिनों के औसत विराम समय पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उनके मामले में कार प्रहस्तन तटीय आयात है और उत्पादक इकाईयों से चेन्ई पत्तन में कारों के आगमन की तुलना में केरल में फौले कई डीलरों द्वारा डिलीवरी ली जानी होती है। इसलिए, कारों की निकासी चेन्ई की तरह नहीं होगी और परेषिती सीएचपीटी की तुलना में पत्तन टर्मिनल पर अधिक विराम समय की अपेक्षा कर सकता है। सीओपीटी द्वारा स्पष्ट की गई उपर्युक्त स्थिति पर इस संदर्भ में उपलब्ध किसी विशिष्ट प्रतिमानक के अभाव में विश्वास किया गया है और तदनुसार सीओपीटी द्वारा यथा सुविचारित 4 दिनों का औसत विराम समय कार प्रहस्तन की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता निर्धारित करने के लिए गिनती किया गया है।
- (घ). ऊपर यथा स्पष्ट सीओपीटी द्वारा परिकल्पित 15 वर्ग मीटर/कार की बजाय 10 वर्ग मीटर/कार पर हमारे द्वारा सुविचारित प्रति कार पार्किंग क्षेत्र के पैरामीटर के संदर्भ में संशोधन के आधार पर, कारों के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता सीओपीटी द्वारा निर्धारित 63,875 कारों के स्थान पर 95,813 कारों प्रतिवर्ष परिगणित की गई है।

संयोगवश, आईएनएसए ने भी अपनी टिप्पणियों में कहा है कि सीओपीटी द्वारा निर्धारित कारों की सर्वोत्तम क्षमता निम्नतर साइड है।

- (ग). कार की सर्वोत्तम घाट क्षमता:
- (i). सीओपीटी ने 70 प्रतिशत सर्वोत्तम क्षमता उपयोग अर्थात् (1000 कारें/दिन x 365 दिन x 70%) की दर से 365 दिनों के लिए 1000 कारें प्रतिदिन की प्रहस्तन दर लागू करते हुए 2,55,500 कारें प्रतिवर्ष पर कार की सर्वोत्तम घाट क्षमता निर्धारित की है।
- (ii). पत्तन ने स्पष्ट किया है कि 2 पोत जो बर्थ क्यू 1 से क्यू 3 में व्यवस्थित किए जा सकते हैं अर्थात् कुल बर्थ दिवस 730 (365 दिन x 2 पोत) हैं, जिसमें से पत्तन ने अनुमान लगाया है कि एक बर्थ सर्वोत्तम क्षमता की उच्चतर हिस्सेदारी की वजह से हर समय सीमेंट पोत कैरियर द्वारा अधिग्रहीत किया जाएगा। इसलिए, 365 दिनों की बर्थ अधिग्रहण के साथ एक बर्थ आरओ-आरओ पोतों, खाद्यान्नों और अन्य कार्गो पोतों द्वारा शेयर किया जाएगा।
- (iii). सीओपीटी ने 5 कारें प्रति ड्राईवर प्रति प्रभावी कार्य घंटा के प्रहस्तन के लिए दो पारी में 10 ड्राईवरों का अनुमान लगाते हुए 50 संख्या पर कार की प्रहस्तन दर पर विचार किया है और इसलिए दो पारियों के लिए 20 कार्य घंटे प्रतिदिन, पत्तन ने 1000 सं. प्रति दिन पर कार की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

सीएचपीटी आदेश दिनांक 17 अगस्त 2012 में, 3264 कारें प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है जैसा पिछले 3 वर्षों के दौरान सीएचपीटी द्वारा अर्जित बर्थ पर वास्तविक कार्यनिष्पादन आंकड़ों की औसत के आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है। कार तथा सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऑफ शोर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय एमबीपीटी आदेश में इसपर विचार किया गया है।

जब सीएचपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में 3264 कारें/दिन की प्रहस्तन दर के स्थान पर 1000 कारें प्रतिदिन की कम की गई प्रहस्तन दर पर विचार करने के लिए कारणों का औचित्य देने का अनुरोध किया गया था तो सीओपीटी का मुख्य दावा यह है कि चेन्ई पत्तन में प्रहस्तित कारें निर्यात प्रयोजनों के लिए सार्थक हैं। इसके अलावा, सीएचपीटी परियोजना लगभग 3000 कारें प्रति पोत लाने के लिए बड़े आकार के पोत की परिकल्पना करती है जबकि सीओपीटी में परियोजना ज्यादातर कारों के तटीय आयात की परिकल्पना करते हैं और डुबाव प्रतिबंधों की वजह से बड़े कैरियरों की परिकल्पना नहीं की गई है।

यह प्रतीत होता है कि सीओपीटी ने साध्यता रिपोर्ट में 50,000 कारों के यातायात पूर्वानुमानों के करीब इसे लाने का प्रयास करते हुए 63,875 पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किया है। आईएनएसए ने भी अपनी टिप्पणियों में देखा है कि सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार की मात्रा ज्यादा होनी चाहिए, विशेषतः यदि कारों का आवागमन दक्षिण

क्षेत्र से उत्तर पश्चिम भारत में होता है। तथापि, आईएनएसए ने कार प्रहस्तन की सर्वोत्तम क्षमता में निश्चित सुधार नहीं दर्शाया है।

2008 के प्रशुल्ल दिशानिर्देशों का खंड 3.3.2 विनिर्दिष्ट करता है कि अप्रफ्रंट प्रशुल्ल यातायात पूर्वानुमान के होने के बावजूद टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के लिए निर्धारित किया जाना है। उपर्युक्त खंड के आलोक में और विचार करते हुए कि यह परियोजना 30 वर्षों की लम्बी समयावधि के लिए है जहां पर प्रौद्योगिकी में बेहतरी, और अन्य सुधार समग्र यातायात और प्रस्तावित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता में कर सकते हैं और यह भी ध्यान में रखते हुए कि सीएचपीटी में सुविचारित प्रहस्तन दर 3264 टन प्रतिदिन है, सीओपीटी में कारों की प्रहस्तन दर में सुधार किए जाने का भी यह मामला है। तथापि, सीओपीटी में विषमता के मद्देनजर कि सीओपीटी में बड़ी कार कैरियरों की संभावना नहीं है उस तरह बर्थ में डुबाव सीमा की वजह से सीएचपीटी में, यह सही नहीं है कि 3264 कारें प्रतिदिन पर प्रहस्तन दर में सुधार करने के लिए यह सही नहीं है। तथापि, सीओपीटी में कारों की प्रहस्तन दर में सुधार कर 1500 कारें प्रतिदिन किया गया है। आईएनएसए द्वारा सही बताया गया है कि ड्राइवरों की संख्या कारों के प्रहस्तन में प्रतिरोधक कारक नहीं होना चाहिए। इसके अलावा, 1500 कारें प्रतिदिन की सुधारित प्रहस्तन दर सीओपीटी से स्थिति प्राप्त करने के बाद किया गया है कि 1500 कारों का पार्सल आकार देने वाला 15000 जीआरटी पोत 9.14 मीटर डुबाव के प्रस्तावित बर्थ की मांग कर सकता है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 1500 कारें/दिन की प्रहस्तन दर पार्किंग क्षेत्र में भी 1500 कारों के सुधारित पैरामीटर से मेल खाता है। यह भी कारों की पार्किंग योजना के साथ कारों की प्रहस्तन दर से मिलान करते हुए सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है। किसी भी मामले में, 1500 कारें/दिन की दर से कार के प्रहस्तन पैरामीटर में सुधार का कार प्रहस्तन के लिए समग्र सर्वोत्तम क्षमता पर प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि मौजूदा मामले में, पार्किंग यार्ड की क्षमता सीमित कारक पाया गया है।

(iv). यह देखा गया है कि पत्तन ने 70 प्रतिशत उपयोगिता लागू करते हुए 365 दिन x 24 घंटे के लिए कारों की सर्वोत्तम घाट क्षमता परिकलित की है। तथापि, सीओपीटी ने सर्वोत्तम घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में सूत्र में निर्धारित कारों की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार नहीं किया है। पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए इस आंकड़े के अभाव में, सर्वोत्तम घाट क्षमता का निर्धारण सही स्थिति नहीं दर्शाएगा क्योंकि इसने केवल कारों की परिकल्पना की है जो सभी दिनों के लिए बर्थ पर प्रहस्तित की जाएगी जोकि वास्तव में इस मामले में नहीं है। सीओपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सर्वोत्तम घाट क्षमता गणना में कार की प्रतिशत हिस्सेदारी पर इस पैरामीटर के अभाव में, इस कारक पर विचार करने के लिए हमारी ओर से संभव नहीं है। किसी भी मामले में, कारों की पार्किंग के लिए यार्ड क्षमता सीमित करने का कारक है और इसलिए कारों की सर्वोत्तम घाट क्षमता का निर्धारण केवल एक औपचारिकता मात्र रहा गया है।

(v). 70 प्रतिशत उपयोग कारक के साथ 365 दिनों पर विचार करने के लिए सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए सीओपीटी द्वारा निर्धारित 2,55,500 कारें प्रतिवर्ष की सर्वोत्तम घाट क्षमता के स्थान पर 1500 कारें/दिन की सुधारित प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए 3,83,250 कारों पर सर्वोत्तम घाट क्षमता निर्धारित की गई है।

(vi). 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, कार की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट तथा सर्वोत्तम यार्ड क्षमताओं के निम्नतर होने के नाते 95,813 कारें प्रतिवर्ष पर विचार किया गया है।

(घ). सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो जैसे टिम्बर तथा बैग पार्सल जैसे सीमेंट, निर्माण सामग्री और खाद्यान्न के लिए सर्वोत्तम क्षमता:

(i). सीओपीटी का प्रस्ताव सीमेंट, खाद्यान्न तथा अन्य कार्गो जिसमें बैग कार्गो जैसे सीमेंट, निर्माण सामग्री और खाद्यान्न शामिल हैं, के प्रहस्तन की परिकल्पना करता है। जैसाकि पहले बताया गया है, सीओपीटी का प्रस्ताव कारों की सर्वोत्तम क्षमता के प्रहस्तन के बाद सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ की अतिरिक्त क्षमता का प्रयोग करने के लिए है। 1000 कारें प्रतिदिन की प्रहस्तन दर के आधार पर, पत्तन ने 63.8 दिन (63,875/1000) पूर्णांकित करते हुए 64 दिनों पर 63,875 कारों की सर्वोत्तम क्षमता प्रहस्तित करने के लिए अपेक्षित बर्थ दिवसों की गणना की है। सीओपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में बर्थिंग तथा डि-बर्थिंग के लिए अलग से 3 घंटे प्रति पोत पर विचार किया है और प्रस्तावित टर्मिनल में कारों के प्रहस्तन के लिए 71.9 के कुल बर्थ दिवसों पर निर्धारित किया है। तत्पश्चात, हमारे अनुरोध पर, कारों की बर्थिंग/डिबर्थिंग के लिए उपलब्ध करवाया गया अतिरिक्त समय पत्तन द्वारा अलग रखा गया है और पत्तन द्वारा सुविचारित कार के लिए बर्थ दिवस 64 दिन हैं। सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम क्षमता शेष 447 दिनों (अर्थात् 2 बर्थों के लिए 70 प्रतिशत उपयोग पर 511 दिन घटा कार प्रहस्तन के लिए 64 दिन (365 दिन x 2 बर्थ x 70% - कार प्रहस्तन के लिए 64 दिन)) के लिए परिकलित किया गया है।

हमारे विश्लेषण में, पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, 95,813 पर कारों की सर्वोत्तम क्षमता प्रहस्तित करने के लिए अनुक्षित बर्थ दिवस 63.9 दिन परिगणित किए गए हैं जिसे 64 दिनों (95,813/1500) में पूर्णांकित किया गया है। इसलिए, सीमेंट, खाद्यान्न, टिम्बर तथा अन्य कार्गो के लिए बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता सीओपीटी द्वारा यथा सुविचारित शेष 447 बर्थ दिवसों के लिए निर्धारित की गई है।

(ii). सीओपीटी ने शुरू में कारों के प्रहस्तन के लिए 71.9 बर्थ दिवसों पर विचार करने के बाद 439.10 रूप में बर्थ दिवसों की संख्या पर विचार करते हुए 10.09 लाख टन प्रतिवर्ष (एलटीपीए) पर सीमेंट, 4.61 एलटीपीए पर खाद्यान्न और 4.391 एलटीपीए टन प्रतिवर्ष पर अन्य कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की थी। बाद में, हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने बर्थिंग तथा डि-बर्थिंग समय के लिए उपलब्ध करवाए गए अतिरिक्त समय के अतिरिक्त 64 दिनों पर कारों के लिए

बर्थ दिवस संशोधित किए हैं और परिणामस्वरूप सीमेंट, खाद्यान्न तथा अन्य कार्गो 447 दिन पर प्रहस्तन के लिए बर्थ दिवसों की संख्या को संशोधित किया है। परिणामस्वरूप, सीओपीटी द्वारा संशोधित सर्वोत्तम क्षमता सीमेंट के लिए 10.28 लाख टन प्रतिवर्ष, खाद्यान्न 4.69 लाख टन प्रतिवर्ष और टिम्बर सहित अन्य कार्गो 4.47 लाख टन प्रतिवर्ष किया गया है।

- (iii). सीओपीटी ने सीमेंट कार्गो, खाद्यान्न और अन्य कार्गो क्रमशः 46 प्रतिशत, 14 प्रतिशत और 40 प्रतिशत ढोने वाले कार्गो पोतों की हिस्सेदारी पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि विभिन्न कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी कार्गो द्वारा बर्थ अधिग्रहण किए जाने की दिनों की कुल संख्या के रूप में सुविचारित किए गए हैं और साध्यता रिपोर्ट में किए गए यातायात निर्धारण के आधार पर बताया गया है। सर्वोत्तम क्षमता गणना में पत्तन द्वारा सुविचारित कार्गो समूहों की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।
- (iv). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देश 30,000 टन से निम्नतर पोत के पार्सल आकार के लिए शुष्क बल्क कार्गो हेतु 7500 टन प्रतिदिन, स्टील तथा बैग कार्गो के लिए 4000 टन और अन्य निर्धारित कार्गो के लिए 2500 टन की प्रहस्तन दर के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। दिशानिर्देशों में निर्धारित ये प्रतिमानक 20 टन क्षमता की 3 इलैक्ट्रिकल लेवल लफिंग घाट क्रेनों के प्रावधान के संदर्भ में हैं।

जैसाकि पहले बताया गया है, सीमेंट प्रहस्तन में जलयान पम्पों के माध्यम से जलयान से सिलो तक कार्गो का स्थानांतरण शामिल है। जलयान से सिलो तक कार्गो के स्थानांतरण के लिए सीओपीटी द्वारा प्रहस्तन उपस्कर परिकल्पित नहीं किया गया है। पत्तन ने कहा है कि उनके पत्तन पर प्रहस्तित सीमेंट कैरियर का पार्सल आकार 15000 टन से 16000 टन है और पोतों से सीमेंट की उतराई के लिए 3 प्रभावी दिवसों का औसत समय लिया गया है। तदनुसार, सीमेंट के लिए प्रहस्तन दर 5000 टन प्रतिदिन पर सुविचारित की गई है। पत्तन ने वर्ष 2010-11 में 4867 टन प्रतिदिन (टीपीटी), वर्ष 2011-12 में 3727 टीपीडी और वर्ष 2012-13 में 4047 टीपीडी पर मौजूदा उपयोक्ता मै0 एसीएल द्वारा अर्जित सीमेंट प्रहस्तन की वास्तविकता भेजी है। पत्तन ने पुष्टि की है कि 5000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर एसीएल की मौजूदा समान सीमेंट प्रहस्तन सुविधा द्वारा अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन के आधार पर सुविचारित की गई है। पत्तन द्वारा प्रेषित उपर्युक्त स्पष्टीकरण, जिसे सीओपीटी में सीमेंट प्रहस्तन के लिए अर्जित बताए गए वास्तविक कार्यनिष्पादन द्वारा समर्थित किया गया है, के मददेनजर, और इसे ध्यान में रखते हुए कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में प्रतिमानक के रूप में दिए गए 7500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर 3 ईएलएल घाट क्रेनों की तैनाती के संदर्भ में है, जोकि सीओपीटी के प्रस्ताव में शामिल नहीं है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा सुविचारित स्तर पर 5000 टीपीडी पर सीमेंट के लिए प्रहस्तन दर स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त है।

- (v). पत्तन ने 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रत्येक 20 टन क्षमता की लेवल लफिंग क्रेन की तीन संख्या के प्रतिमानक के स्थान पर अधिकतम 64 टन क्षमता की एक मोबाइल हारबर क्रेन की तैनाती का प्रस्ताव किया है। अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से, एचएमसी की तैनाती में प्रस्तावित विपथन स्वीकार किया गया है।

पत्तन ने कहा है कि खाद्यान्नों के 15000 टन के पार्सल आकार के साथ हैंडी आकार के पोत परिकल्पित किया गया है। इसलिए, 64 टन के एचएमसी के साथ खाद्यान्नों के लिए 7500 टीपीडी की उतराई दर पर पत्तन द्वारा विचार किया गया है। पत्तन ने यह भी औचित्य दिया है कि एचएमसी की दरित आउटपुट क्षमता 7680 टन रहने की उम्मीद है जोकि 7500 टन प्रतिदिन के जलयान दिवस आउटपुट प्रतिमानक के करीब है। अन्य कार्गो के लिए, सीओपीटी ने बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन मानक अंगीकृत करते हुए 2,500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, 3 ईएलएल क्रेन के साथ बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित आउटपुट प्रतिमानक 30,000 टन से कम आकार के पार्सल के लिए शुल्क बल्क - खाद्यान्न तथा उर्वरक हेतु 7500 टन/दिन और अन्य कार्गो के लिए 2500 टन है।

यह स्वीकार करते हुए कि प्रत्येक 20 टन की 3 लेवल लफिंग क्रेन की कुल क्षमता 60 टन हो जाती है जोकि तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 64 टन एचएमसी के करीब है और यह भी स्वीकार करते हुए कि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए वीपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में समान मामले में शुल्क बल्क कार्गो हेतु प्रहस्तन दर 7500 टन/दिन और अन्य कार्गो के लिए 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर 60 एचएमसी के लिए सुविचारित की गई थी जोकि 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार है, खाद्यान्न के लिए 7500 टन/दिन और अन्य कार्गो के लिए 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है, जैसाकि सीओपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है।

- (vi). पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई कार्गो हिस्सेदारी और प्रहस्तन प्रतिमानकों की प्रतिशत के आधार पर, सीओपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र का अनुसरण करते हुए सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता 10,28,100 टन प्रतिवर्ष, खाद्यान्न 4,69,350 टन प्रतिवर्ष और 447 दिनों के लिए परिकल्पित अन्य कार्गो 4,47,000 प्रति वर्ष निर्धारित किया है। चूंकि सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए पैरामीटर सीमेंट, खाद्यान्न तथा अन्य कार्गो के मामले में सीओपीटी द्वारा यथा सुविचारित अंगीकृत किए गए हैं, सर्वोत्तम क्षमता इन कार्गो श्रेणियों के लिए सीओपीटी द्वारा यथा निर्धारित सुविचारित की गई है।

- (vii). बहुउद्देशीय बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश यार्ड क्षमता के निर्धारण की अपेक्षा नहीं करते हैं और, इसलिए, टर्मिनल की क्षमता घाटसाइड के लिए निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता के समकक्ष है।
- (viii). संक्षिप्तीकरण के लिए, प्रस्तावित आरओ आरओ सह बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता सीमेंट के 10,28,100 टन प्रतिवर्ष, खाद्यान्नों के 4,69,350 टन प्रतिवर्ष और 4,47,000 प्रतिवर्ष पर अन्य कार्गो कार्गो की कुल सर्वोत्तम क्षमता 19,44,450 टन प्रतिवर्ष बर्था कारों की सर्वोत्तम क्षमता 95,813 प्रतिवर्ष है।
- (ix). यह बताना प्रासंगिक है कि सीओपीटी ने दो सीमेंट सिलोस का प्रस्ताव किया है और बताया है कि इनमें से प्रत्येक सिलो की कुल क्षमता 25000 टन है। समान सुविधा के साथ मौजूदा सीमेंट उपयोक्ता के वास्तविक निष्पादन के आधार पर, 20 का टर्नओवर सीओपीटी द्वारा परिकल्पित किया गया है और तदनुसार सिलोस की क्षमता 5 लाख टन प्रतिवर्ष होती है जोकि सीमेंट बैगिंग और पैकेजिंग सुविधा प्राप्त करने के लिए संभावित सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता 5.28 लाख टन के करीब है। हालांकि इसमें मामूली बेमेल है, यह अनुमान लगाया गया है कि परिकल्पित सिलो क्षमता इस सुविधा को प्राप्त करने के लिए संभावित सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता को पूरा करेगी।

(vii). पूंजी लागत:

सीओपीटी ने अपने पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8 नवम्बर 2013 में रु0 249.44 करोड़ पर सीमेंट, खाद्यान्न तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित कारों के प्रहस्तन हेतु आरओ आरओ और बहुउद्देशीय बर्थ का अनुमान लगाया है जिसमें से रु0 86.71 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए, रु0 162.73 करोड़ कार तथा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सुविचारित किया गया है।

तत्पश्चात, सीओपीटी ने पूंजी लागत के अनुमान में कुछ संशोधन किए हैं। पत्तन ने तट पर टिम्बर लट्ठों के प्रहस्तन के लिए लॉग ग्रेबर्स की 2 संख्या शामिल की है जिसपर सीओपीटी द्वारा पहले विचार नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, प्रचालन लागत के अनुमानों, अनुमानित राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित दर भी संशोधित किए गए हैं। टिम्बर के प्रहस्तन के लिए लॉग ग्रेबर पर विचार किए जाने के लिए इस संशोधन के मद्देनजर, सीओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में उक्त अन्य कार्गो मर्दों के लिए पहले प्रस्तावित एकसमान दर के स्थान पर टिम्बर तथा अन्य कार्गो के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभारों का प्रस्ताव किया है।

संशोधित प्रस्ताव दिनांक 2 दिसम्बर 2013 में, प्रस्तावित परियोजना की कुल पूंजी लागत रु0 251.54 करोड़ के उच्चतर स्तर पर अनुमानित की गई है जिसमें से रु0 86.71 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए सुविचारित किया गया है और रु0 164.83 करोड़ कार तथा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए है।

(क). बर्थिंग गतिविधि:

- (i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं की पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल है। बर्थ के निर्माण की कुल लागत रु0 86.71 करोड़ पर सीओपीटी द्वारा अनुमानित की गई है जिसमें रु0 82.58 करोड़ पर अनुमानित बर्थ के निर्माण की लागत शामिल है और अन्य लागत 5 प्रतिशत राशि रु0 4.13 करोड़ पर अनुमानित की गई है। पत्तन ने बर्थ के समीप निकर्षण की लागत का अनुमान नहीं लगाया है क्योंकि बर्थ के समीप डुबाव में वृद्धि का पत्तन द्वारा प्रयास नहीं किया गया है।

सीओपीटी द्वारा प्रेषित पूंजी लागत अनुमान साध्यता रिपोर्ट में अनुमानित आधार पर दर बताए गए हैं। पत्तन ने बताया है कि इसने प्रत्येक मद के लिए कुल पूंजी लागत पर पहुंचने के लिए आधार पूंजी लागत पर 3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकता और 7 प्रतिशत की दर से इंजीनियरिंग लागत, 2.8 प्रतिशत की दर से सर्विस टैक्स और 2 प्रतिशत की दर से पर्यावरण प्रबंधन लागत उपलब्ध करवाई है। किसी भी उपयोक्ता/लघुसूचीबद्ध आवेदक ने सीओपीटी के पूंजी लागत अनुमानों पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है। इसी तरह के लागत घटक, आधार लागत के अलावा, केओपीटी के बहुउद्देशीय बर्थ, मुम्बई पत्तन न्यास ऑफ शोर कार्गो टर्मिनल के मामले में भी अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय विचार किया गया है और इसलिए इस मामले में भी विचार किया गया है। 2008 के दिशानिर्देश पत्तन द्वारा यथा दी गई पूंजी लागत के अनुमानों पर विचार करने की अपेक्षा करते हैं। इस प्रकार, रु0 82.58 करोड़ पर अनुमानित बर्थिंग निर्माण के लिए पूंजी लागत पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

इसके अलावा, सीओपीटी ने बर्थ के लिए अनुमानित पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर विचार किया है जबकि बर्थिंग सेवा के अधीन अन्य लागत पर विचार करने के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं किया गया है। इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रहस्तन गतिविधि के मामले में अनुमानित कुल सिविल लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाया जाना विनिर्दिष्ट करता है, परन्तु बर्थिंग सेवा के अधीन विविध पूंजी लागत के अनुमान के लिए दिशानिर्देशों में विशिष्ट रूप से कुछ नहीं कहा गया है। यह उल्लेखनीय है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में कोयला टर्मिनल, मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में बहुउद्देशीय तथा अभियंत्रित बर्थों की विभिन्न परियोजनाओं के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के मामले में, इस प्राधिकरण ने बर्थिंग सेवा के अधीन 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। उपर्युक्त मामलों में व्यवस्थित स्थिति के मद्देनजर, बर्थ की सिविल लागत के 5 प्रतिशत पर बर्थिंग गतिविधि के अधीन विविध पूंजी लागत को लेखा में लिया गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, बर्थिंग सेवा के लिए पूंजी लागत रु0 86.71 करोड़ पर सुविचारित की गई है, जैसाकि पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।

- (ii). यहां यह बताना प्रासंगिक है कि हालांकि सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि बर्थ की गहराई में कोई वृद्धि नहीं की गई है, आईएनएसए द्वारा कहीं गई बातों में से एक को संबोधित करते समय, सीओपीटी ने टिप्पणी की थी कि रियायतप्राप्तकर्ता भविष्य में वर्धित डुबाव, यदि कोई हो, के लिए सभी व्यय वहन करेगा क्योंकि प्रचालक के पास भविष्य में बर्थ के डुबाव में वृद्धि कर सकता है, यदि मांग की जाती है। 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क सीमाएं खंड 2.2 के अनुसार डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत पर वार्षिक सूचकांकन के अधीन सम्पूर्ण परियोजना अवधि के लिए लागू हैं। इसलिए, निवेश की ऐसी अतिरिक्त लागत वसूल करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को कोई संसाधन उपलब्ध नहीं होगा यदि भविष्य में निवेश करने का प्रस्ताव किया जाता है। उपर्युक्त दिशानिर्देश स्थिति के बारे में बताया गया था और सीओपीटी को जांच करने की सलाह दी गई थी और, यदि आवश्यक हो तो, 30 वर्षों की परियोजना अवधि पर विचार करते हुए अपना प्रस्ताव संशोधित कर सकता है, बड़े आकार के जीआरटी का पोत प्रस्तावित बर्थ मांग कर सकता है। तथापि, सीओपीटी ने अपना स्टैंड दोहराया है कि 9.14 मीटर डुबाव पर ही विचार किया गया है और कि डुबाव में वृद्धि तैयार की गई स्थिति नहीं है। यदि डुबाव की वृद्धि के माध्यम से सुधरी गई सुविधाएं उपलब्ध करवाई जाती हैं तो टर्मिनल में आने वाले पोत का कुल जीआरटी बढ़ाया जा सकता है, जिसके परिणामस्वरूप बीओटी प्रचालक पर अतिरिक्त राजस्व देना पड़ सकता है और वर्धित गहराई उपलब्ध करवाने तथा व्यवस्थित करने के लिए अपेक्षित निवेश तथा प्रचालनात्मक लागत की क्षतिपूर्ति कर सकता है, जैसाकि सीओपीटी द्वारा बताया गया है। सीओपीटी ने वास्तविक स्थिति का समर्थन किया है कि प्रचालक को संदर्भ प्रशुल्क का पालन करना होगा, भले ही सुधार की गई सुविधाएं टर्मिनल में उपलब्ध करवाई गई हों। अत्यंत सावधानी द्वारा, यह स्पष्ट रूप से बताया गया है कि सम्पूर्ण विश्लेषण सीओपीटी द्वारा निर्दिष्ट स्थिति पर विश्वास करते हुए किया गया है कि बर्थ क्यू 1 से क्यू 3 का डुबाव 9.14 मीटर है और इसने वैसे डुबाव में वृद्धि परिकल्पित नहीं की थी और वह प्रचालक दिशानिर्देशों के अनुसार स्वीकृत वार्षिक सूचकांकन के अधीन दिशानिर्देशों में अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क का पालन करेगा।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

- (i). सिविल निर्माण लागत:

सीओपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए रु0 78.12 करोड़ पर सिविल निर्माण के लिए कुल पूंजी लागत का अनुमान लगाया है।

बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की मानक सूची जिसमें बर्थ अपरन तथा पहुंच की लागत, भंडारण यार्ड, अंतरण शैड, सड़कें, रेल ट्रैक, बिल्डिंग, जल आपूर्ति आदि शामिल हैं।

आरओआरओ टर्मिनल के लिए विशिष्ट प्रतिमानकों के अभाव में और विचार करते हुए कि कार पार्किंग बहुउद्देशीय बर्थ में भंडारण यार्ड के लिए तुलनीय सुविधा है, कार के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित कार पार्किंग क्षेत्र के विकास के लिए अनुमानित पूंजी लागत प्रासंगिक दिखाई देती है और इसलिए सीएचपीटी अपप्रॉट प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 अगस्त 2012 में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

परियोजना में परिकल्पित सीमेंट प्रहस्तन में जलयान पम्पों से सिलोस तक सीमेंट का स्थानांतरण शामिल है, जिसके लिए कोई उपस्कर परिकल्पित नहीं किया गया है। तथापि, पैकिंग तथा अग्रेषण सुविधा के लिए, सीओपीटी ने सिविल लागत के अधीन दो सीमेंट सिलोस के लिए लागत का अनुमान लगाया था। पत्तन ने तर्क दिया है कि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में दी गई सीमेंट बैगिंग तथा अग्रेषण सुविधा प्राप्त करने के लिए संभावित सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता प्राप्त करने के लिए दो सीमेंट सिलोस अपेक्षित हैं। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल के लिए विशखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी) में सिलोस की पूंजी लागत स्वीकृत की गई है। ऐसी स्थिति में, सीओपीटी द्वारा अनुमानित सिलो की पूंजी लागत इस मामले में भी सुविचारित की गई है जबकि इस मद को दिशानिर्देशों में सिविल कार्यों की बृहत् सूची में शामिल नहीं किया गया है।

सीओपीटी ने बीओटी प्रचालक को स्थानांतरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मौजूदा भवन के लिए रु0 17.22 करोड़ की पूंजी लागत पर विचार किया है। सीओपीटी ने बताया है कि यह परियोजना "जैसे और जहां है" स्थिति पर तीन भंडारगृह तथा दो शैड आबंटित करने की परिकल्पना करती है। पत्तन ने बीओटी प्रचालक को स्थानांतरित किए जाने के लिए प्रस्तावित भवनों का बही मूल्य रु0 40.07 लाख भेजा है। पत्तन ने रु0 17.22 करोड़ पर मूल्यांकनकर्ता नियुक्त करते हुए प्रचालक को हस्तांतरित किए जाने वाले मौजूदा भवन अर्थात् अंतरण शैड और भंडारगृह की कीमत का स्वतंत्र रूप से निर्धारण किया है और पूंजी लागत के अनुमान में इसे शामिल किया है।

यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन ने बीओटी प्रचालक को निर्मित भंडारगृह तथा अंतरण शैड हस्तांतरित करने का प्रस्ताव किया है जिसे अन्यथा प्रचालक को निर्माण कराना होगा, मौजूदा भवनों के निर्धारित मूल्य होने के नाते रु0 17.72 करोड़ का अनुमान जिसे मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति द्वारा समर्थित किया गया है, पर विश्वास किया गया है

और पत्तन द्वारा अनुमानित स्तर पर विचार किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि जरूरी समायोजन प्रविष्टियाँ इसके वार्षिक लेखों में की जाएंगी जब परिसंपत्तियों का स्थानांतरण किया जाता है।

अन्य सिविल संबंधित लागत का अनुमान अर्थात् संपर्क पुल, धरती दबाव मुक्तक, सड़कें, कम्पाउंड दीवार आदि साध्यता रिपोर्ट में विस्तृत गणना के साथ समर्थित किया गया है और इसलिए विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।

पत्तन ने पूंजी लागत का विस्तृत कार्गो-वार ब्रेकअप भेजा है। सीओपीटी ने बताया है कि कार्गो विशेष के लिए सीधे प्रासंगिक अनुमानित पूंजी लागत उस कार्गो विशेष के लिए सुविचारित किया गया है। सामान्य सुविधाओं के लिए अनुमानित पूंजी लागत बर्थ अधिग्रहण के आधार पर प्रभाजित किया गया है। पत्तन ने टिम्बर सहित कार, सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो की बर्थ अधिग्रहणता क्रमशः 64 दिन, 205.6 दिन, 62.6 दिन और 178.8 दिन कुल 511 दिन का अनुमान लगाया है। तदनुसार, बर्थ अधिग्रहण के आधार पर प्रतिशत हिस्सेदारी सामान्य पूंजी लागतों के प्रभाजन एवं इसके प्रस्ताव में सामान्य प्रचालन लागत के प्रभाजन के लिए क्रमशः 12.5 प्रतिशत, 40.24 प्रतिशत, 12.25 प्रतिशत और 35 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित विस्तृत गणना के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता/लघुसूचीबद्ध आवेदक ने सामान्य पूंजी लागतों तथा सामान्य प्रचालन लागत के प्रभाजन में कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की थी, सीओपीटी द्वारा सुविचारित प्रभाजन के अनुपात पर विश्वास किया गया है और हमारे विश्लेषण में भी बनाए रखा गया है।

सीओपीटी ने रेल ट्रैकों के लिए दिशानिर्देशों में उल्लिखित सिविल लागत की अन्य मदों के लिए पूंजी लागत का अनुमान नहीं लगाया है क्योंकि परियोजना विशिष्ट परिस्थितियाँ ऐसी सुविधाओं की अपेक्षा नहीं करती हैं।

(ii). उपस्कर लागत:

2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपस्कर की एक मानक सूची विनिर्दिष्ट करते हैं जिसमें ग्रेब/हुक संलग्नकों के साथ 20 टन की 3 लेवल लफिंग घाट क्रेन, 6 फोर्क लिफ्ट ट्रक (एफएलटी) और प्रत्येक 10 टन क्षमता के 3 पे लोडर तथा बिजली, लाइटिंग तथा संचार शामिल हैं। सीओपीटी ने कार्गो-वार उपस्कर तैनाती योजना पर विचार किया है। कार्गो विशेष के लिए विशेष रूप से प्रासंगिक उपस्कर की पूंजी लागत प्रासंगिक कार्गो मद के लिए सुविचारित किया गया है। सामान्य उपस्कर की पूंजी लागत बर्थ अधिग्रहण के अनुपात पर प्रासंगिक कार्गो मदों के बीच प्रभाजित किया गया है।

(क). दिशानिर्देश ग्रेब/हुक संलग्नकों के साथ प्रत्येक 20 टन क्षमता की 3 लेवल लफिंग घाट क्रेन का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। उसके विपरीत कि सीओपीटी ने 64 टन क्षमता के 1 एचएमसी पर विचार किया है। स्वीकार करते हुए कि 20 टन क्षमता की तीन लेवल लफिंग क्रेन की कुल क्षमता 60 टन होती है जोकि 64 टन की प्रस्तावित एचएमसी क्षमता के करीब है, यह प्राधिकरण 3 इलैक्ट्रिकल लेवल (ईएलएल) क्रेनों के स्थान पर 1 एचएमसी पर विचार करते हुए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित विपथन को स्वीकार करता है। इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि ईएलएल क्रेनों के स्थान पर हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) की तैनाती, बहुउद्देशीय बर्थ पर ईएलएल क्रेनों की तैनाती निर्धारित करते हैं, कार्गो प्रचालनों के लिए कुछ अन्य महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी), न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) तथा कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) पर अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में सुविचारित किया गया है।

पत्तन ने कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा उठाए गए बिन्दु को संबोधित किया है और पुष्टि की है कि एचएमसी के अनुमान में बल्क कार्गो के लिए ग्रेब और टिम्बर लट्टे प्रहस्तन की लागत शामिल है।

आईएनएसए और कुछ अन्य उपयोक्ता एसोसिएशनों ने राय व्यक्त की है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित एक मोबाइल हारबर क्रेन 410 मीटर की बर्थ लम्बाई के लिए पर्याप्त नहीं है। उनका मत है कि उपलब्ध करवाई गई मोबाइल क्रेन 20 टन ईएलएल की 3 संख्याओं की उत्पादकता डिलीवर करने में समर्थ नहीं होगा। इस संदर्भ में, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि 410 मीटर की कुल लम्बाई वाले दो बर्थों में से जो एक समय में दो पोतों का व्यवस्थापन कर सकते हैं, सदैव एक बर्थ सीमेंट कैरियर/कार कैरियर द्वारा अधिग्रहीत किए जाने की संभावना है। इस प्रकार, एक ही समय पर खाद्यान्न, टिम्बर और अन्य कार्गो ढोने वाले केवल एक पोत का प्रहस्तन करने के लिए प्रभावी रूप से केवल एक बर्थ होगा जिसके लिए एक एचएमसी पर्याप्त है। सीओपीटी ने पुष्टि की है कि 64 टन क्षमता के एक एचएमसी की खाद्यान्नों के मामले में 7500 टन प्रतिदिन और टिम्बर तथा अन्य कार्गो के मामले में 2500 टन प्रतिदिन की उत्पादकता, जोकि 3 ईएलएल क्रेन के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर के लिए प्रतिमाकों के अनुसार है। पत्तन ने पुष्टि की है कि खाद्यान्नों, टिम्बर तथा अन्य कार्गो के लिए टर्मिनल का सर्वोत्तम थ्रूपुट अर्जित करने के लिए 64 टन की एक एचएमसी पर्याप्त है।

- (ख). सीओपीटी ने प्रत्येक 5 टन कुल क्षमता वाले 4 पेलोडर प्रस्तावित किए हैं जोकि 2008 के दिशानिर्देशों में परिकल्पित प्रत्येक 10 टन के 3 पे लोडरों की कुल क्षमता से कम होगी। पत्तन ने पुष्टि की है कि कारों तथा टिम्बर लट्टे पे लोडरों की सेवाओं की अपेक्षा नहीं करते हैं। इसके अलावा, पे लोडरों की सेवा प्राप्त करने वाली परियोजना में प्रहस्तित किए जाने वाले विशिष्ट कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर कम क्षमता के पे लोडर प्रस्तावित किया बताया गया है।

दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को अनुमति देता है कि पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखते हुए संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा प्रेषित किए जाने वाले औचित्य के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन कर सकता है। इसलिए, खाद्यान्नों के प्रहस्तन के लिए दो पे लोडर और सीमेंट प्रहस्तन के लिए सिलो पर दो पे लोडरों की तैनाती की अपेक्षा करने वाली उनकी परियोजना के बारे में सीओपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए कि हालांकि तीन के निर्धारित प्रतिमानक के बजाय चार पर प्रस्तावित पेलोडरों की संख्या में विपथन किया गया है, परन्तु सीओपीटी द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों से चार पे लोडरों की कुल क्षमता 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन पे लोडरों की कुल क्षमता से कम है, पे लोडरों की संख्या में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित विपथन स्वीकार किया गया है।

- (ग). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए बृहत् उपस्कर तैनाती प्रतिमानक प्रत्येक 5 टन के 4 फोर्क लिफ्ट ट्रक (एफएलटी) और प्रत्येक 10 टन क्षमता की 2 एफएलटी निर्धारित करता है। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में किसी एफएलटी का प्रस्ताव नहीं किया है। तथापि, संशोधित प्रशुल्क गणना दिनांक 2 दिसम्बर 2013 में, सीओपीटी ने तट पर टिम्बर लट्टों के प्रहस्तन के लिए रु 2 करोड़ की कुल पूंजी लागत पर 2 लॉग ग्रेबर जोड़ने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह उपस्कर जलयान प्रचालन के दौरान बर्थ से देर लट्टों के संचलन के लिए है और स्टेक यार्ड को परिवहन के लिए परेषिती-वार लट्टों के पृथक्करण के बाद ट्रेलरों पर लट्टों की लदाई के लिए भी है। सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित परियोजना के लिए एफएलटी प्रस्तावित नहीं किए गए हैं और दो लॉग ग्रेबरों की बजाय उपस्कर के बेड़े में जोड़े जाने का प्रस्ताव किया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि टिम्बर प्रहस्तन शामिल करते हुए किसी भी अन्य महापत्तन न्यास में लॉग ग्रेबर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में प्रस्तावित किया गया है। मौजूदा मामले में, पत्तन ने बताया है कि इस परियोजना के अधीन टिम्बर लट्टों के लिए भंडारण सुविधा परिकल्पित नहीं की गई है। पत्तन ने स्टेक यार्ड को परिवहन के लिए ट्रेलर पर टिम्बर लट्टों के संचलन तक घाट के करीब केवल संयोगिक भंडार उपलब्ध करवाने की योजना बनाई है जो पीपीपी परियोजना के बाहर पड़ता है। सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करते हुए कि तट पर विशेष रूप से टिम्बर लट्टों के प्रहस्तन के लिए 6 फोर्क लिफ्ट ट्रकों के स्थान पर पत्तन द्वारा 2 लॉग ग्रेबर प्रस्तावित किए गए हैं, लॉग ग्रेबर की तैनाती में पत्तन द्वारा प्रस्तावित विपथन 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 3.2 के अनुसार इस प्राधिकरण को उपलब्ध शक्तियों के मद्देनजर प्रस्तावित किया गया है।

- (घ). पत्तन ने खाद्यान्नों तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए एक मोबाइल होपर तथा 4 डम्परों का प्रस्ताव किया है। 2008 के दिशानिर्देश डम्परों तथा मोबाइल होपरों के लिए कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट प्रशुक के निर्धारण के मामले में, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित डम्परों की संख्या इस संबंध में किसी विशिष्ट प्रतिमानकों के अभाव में स्वीकार किया गया है।

मोबाइल होपरों के संबंध में, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह उपस्कर बिना किसी स्पिलेज के एचएमसी से खाद्यान्नों के स्थानांतरण के लिए यह उपस्कर परिकल्पित किया गया है। यह बताना प्रासंगिक है कि शुष्क बल्क कार्गो के अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए वीपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/16/2011-वीपीटी दिनांक 29 जून 2011 में 60 टन के 2 एचएमसी, 3 फ्रंट एंड लोडरों के साथ 2 होपरों की संख्या की तैनाती के लिए वीपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार किया है। पत्तन की विशिष्ट परिस्थितियों के मद्देनजर पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन करने के लिए इस प्राधिकरण को अपफ्रंट प्रशुक निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.2 अधिकार प्रदान करता है जिसका दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव पड़ता है। चूंकि उपर्युक्त उपस्कर की तैनाती साध्यता रिपोर्ट के अनुसार बताया गया है और चूंकि किसी भी उपयोक्ता/भावी बोलीदाता ने सीओपीटी द्वारा परिकल्पित सुसज्जित करने की योजना पर आपत्ति नहीं उठाई थी, और सीओपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर यह प्राधिकरण सीओपीटी द्वारा यथा परिकल्पित खाद्यान्नों के प्रहस्तन के लिए डम्पर तथा मोबाइल होपर को सुसज्जित करने की योजना पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

- (ङ). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, जलयान से सिलोस तक सीधे सीमेंट का प्रहस्तन जलयान पम्पों के माध्यम से परिकल्पित किया गया है इसलिए पत्तन ने कार्गो के इस स्थानांतरण के लिए किसी उपस्कर का प्रस्ताव नहीं किया है। तथापि, सिलो पर सुविधा प्राप्त करने वाले सीमेंट उपयोक्ताओं के लिए, सीओपीटी ने बिजली आपूर्ति और दो पे लोडरों से संबंधित एक स्वचालित ट्रक लदाई इकाई और पूंजी लागत के साथ प्रत्येक 125 टन क्षमता की 2 सीमेंट पैकेजिंग इकाई का प्रस्ताव किया है। 2008 के दिशानिर्देश सीमेंट पैकेजिंग इकाई के लिए कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं।

सीमेंट पैकेजिंग संयंत्र के संबंध में, पत्तन ने बताया है कि सीमेंट पैकेजिंग इकाईयों का औसत कार्य 10 घंटे प्रतिदिन सुविचारित किया गया है और औसत क्षमता 125 टन प्रति घंटा की दरित क्षमता के साथ संयंत्र के लिए 100 टन प्रति घंटा है और 6 लाख टन प्रतिवर्ष (अर्थात् 2 सं. उपस्कर x 12 माह x 25 दिन x 10 घंटे x 100 टन/घंटा प्रहस्तन दर) पर 2 पैकेजिंग इकाईयों की वार्षिक क्षमता निर्धारित की है। सीओपीटी ने आगे स्पष्ट किया है कि दिन समय के दौरान ट्रक लदाई की जा रही है और इसलिए घंटों की संख्या 10 घंटे सुविचारित की गई है। इसने निवेदन किया है कि ट्रक के अनहिल्ड तथा लगातार लदाई के लिए और 2 लदाई बिन्दु अपेक्षित होते हैं जिन्हें 2 बैगिंग इकाईयों द्वारा समर्थित किया गया है। पत्तन ने बताया है कि यह कोचीन पत्तन न्यास में मौजूदा सीमेंट टर्मिनल में प्रचलित पद्धति है और यह एक प्रचालनात्मक अपेक्षा है जो बिना बाधा के प्रचालन में सुविधा प्रदान करेगा क्योंकि यह मशीनरियां लगातार अनुसंधान की अपेक्षा करेगी और एकल इकाई पर विश्वास नहीं किया जा सकता। सीमेंट पैकेजिंग संयंत्र पर सीओपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य के मद्देनजर और चूंकि सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित स्वचालित ट्रक लोडर और बिजली आपूर्ति के साथ दो सीमेंट पैकेजिंग इकाईयों की तैनाती सीमेंट के प्रहस्तन के लिए परिकल्पित विशिष्ट पद्धति के मद्देनजर है जिसके लिए 2008 के दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रतिमानक उपलब्ध नहीं हैं और क्योंकि प्रस्तावित उपस्कर साध्यता रिपोर्ट के अनुसार बताया गया है और इसलिए किसी भी उपयोक्ता/भावी बोलीदाता ने सीमेंट पैकेजिंग के लिए सीओपीटी द्वारा परिकल्पित सुसज्जित करने की योजना पर आपत्ति नहीं उठाई थी और स्वीकार करते हुए कि सीमेंट प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित सुसज्जित करने की योजना सीओपीटी में किए जा रहे मौजूदा सीमेंट प्रहस्तन प्रचालनों पर आधारित है, यह प्राधिकरण सीमेंट पैकेजिंग तथा अग्रेषण के लिए सुसज्जित करने की योजना पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है जैसा सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

(च). सीओपीटी ने दो गतिविधियों अर्थात् जलयान से सिलो तक सीमेंट का स्थानांतरण और पैकेजिंग तथा अग्रेषण में सीमेंट से संबंधित पूंजी लागत को पृथक्कृत किया है। सीओपीटी ने अनुमान लगाया है कि सीमेंट हेतु अनुमानित कुल सर्वोत्तम क्षमता 10.28 लाख टन प्रतिवर्ष, सीमेंट की 5.00 लाख टन प्रतिवर्ष की सर्वोत्तम क्षमता मौजूदा उपयोक्ता के जलयान से सिलो तक सीधे स्थानांतरित किया जाएगा जोकि इस परियोजना के दायरे से बाहर है और इसलिए सीमेंट पैकेजिंग और अग्रेषण सुविधा प्राप्त नहीं करेगी। सीमेंट की शेष 5.28 लाख टन प्रतिवर्ष क्षमता पैकेजिंग तथा अग्रेषण की सुविधा प्राप्त करेगी। तदनुसार, सीओपीटी ने सीमेंट के पैकेजिंग तथा अग्रेषण से संबंधित पूंजी लागत पर विचार किया है जिसमें दो सीमेंट बैगिंग संयंत्र, 1 स्वचालित ट्रक लोडर, 2 पे लोडर और केवल पैकेजिंग तथा अग्रेषण के लिए बिजली आपूर्ति लागत शामिल हैं।

(छ). यह देखा गया है कि सामान्य लाइटिंग तथा अग्नि शमन से संबंधित पूंजी लागत बर्थ अधिग्रहण के अनुपात के आधार पर सभी प्रासंगिक कार्यों समूहों के बीच प्रभाजित किया गया है जिसे स्वीकार किया गया है।

(iii). सीओपीटी द्वारा सिविल तथा उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर सीओपीटी द्वारा अनुमानित विविध पूंजी लागत दिशानिर्देशों में प्रावधानों के अनुसार है और इसलिए इसपर विचार किया गया है।

(iv). ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, कार प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उपस्कर के लिए कुल पूंजी लागत रु0 7.73 करोड़, जलयान से तट तक सीमेंट का स्थानांतरण रु0 6.75 करोड़, सीमेंट का पैकेजिंग तथा अग्रेषण रु0 89.87 करोड़, खाद्यान्न के लिए रु0 31.73 करोड़ और टिम्बर सहित अन्य कार्यों के लिए रु0 28.75 कुल रु0 164.83 करोड़ पर विचार किया है जैसाकि सीओपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है।

(v). 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कहा गया है कि सिविल कार्यों तथा उपस्कर की पूंजी लागत अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित किए जाने के समय प्रचलित बाजार दर लेने के लिए अद्यतन किया जाना चाहिए। इसलिए, सीओपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि सिविल और उपस्कर लागत दोनों के अनुमान प्रचलित बाजार दर दर्शाते हैं और बजटीय कोटेशनों, दर विश्लेषण, आदि के रूप में दस्तावेजी समर्थन के साथ अनुमानों को प्रमाणित करे। अनुरोध किए जाने के बावजूद पत्तन ने अनुमानों के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। सीओपीटी द्वारा प्रेषित पूंजी लागत अनुमान साध्यता रिपोर्ट में शामिल अनुमानों पर आधारित बताए गए हैं जो आधार लागत बताए गए हैं और पत्तन ने 3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकता, 7 प्रतिशत की दर से पीएमसी तथा इंजीनियरिंग, 2.8 प्रतिशत की दर से सर्विस टैक्स और 2 प्रतिशत की दर से पर्यावरण प्रबंधन लागत उपलब्ध कराई थी। जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, समान लागत घटक केओपीटी, मुम्बई पत्तन न्यास ऑफ शोर कार्यों टर्मिनल के बहुउद्देशीय बर्थ के मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकार किया गया है और इसलिए विचार किया गया है।

पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर और विचार करते हुए कि दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि पूंजी लागत पत्तन न्यास के अनुमानों के अनुसार सुविचारित की जाए, सीओपीटी द्वारा यथा अनुमानित उपस्कर के लिए पूंजी लागत अनुमानों पर विचार किया गया है।

रूपया मूल्यहास के बारे में आईएमसी लिमिटेड द्वारा कही गई बात के संदर्भ में जिससे आयातित उपस्करों की लागत में 25-30 प्रतिशत वृद्धि हो सकती है, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पूंजी लागत के अनुमान जुलाई 2013 से

संबंधित हैं। इसने पुष्टि की है कि परियोजना में आयातित मर्दे सीमांतक हैं और इसलिए विदेशी मुद्रा में परिवर्तन का परियोजना की समग्र लागत पर महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा।

- (ग). संक्षिप्तीकरण के लिए, सीओपीटी द्वारा अनुमानित कुल पूंजी लागत रु0 251.54 करोड़ बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया है।
- (viii). इस प्राधिकरण ने वर्ष 2013-14 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले अपक्रंट प्रशुल्क मामलों के लिए 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई अंगीकृत की है जिसे इस परियोजना के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सीमाओं पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।
- (ix). प्रचालन लागत:
आरओ आरओ टर्मिनल के लिए पृथक प्रतिमानकों के अभाव में, सीओपीटी ने प्रचालन लागतों के अनुमानन में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए प्रतिमानक अंगीकृत किया बताया है। सीओपीटी के प्रचालन लागत अनुमान निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा किए गए हैं—
- (क). बिजली लागत:
- (i). बिजली तथा ईंधन लागत के अनुमानन के लिए बहुउद्देशीय बर्थ हेतु 2008 के अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक कार्गो प्रचालनों के लिए तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित प्रहस्तन उपस्करों के संदर्भ में है। इस मामले में, प्रतिवेदित स्थिति यह है कि कार प्रहस्तन गतिविधि में किसी प्रहस्तन उपस्कर की तैनाती को शामिल नहीं किया गया है। जलयान से सिलो तक सीमेंट का स्थानांतरण जलयान पम्पों के माध्यम से किया जाता है। इसलिए, इन दो प्रहस्तन सेवाओं के लिए बिजली तथा ईंधन लागत अनुमानित नहीं किए गए हैं। तथापि, सामान्य रोशनीकरण के लिए बिजली लागत प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए बर्थ दिवसों की प्रतिशत हिस्सेदारी के आधार पर प्रभाजित किया गया है।
- पत्तन ने लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को अंगीकृत करते हुए 2.4 लाख इकाईयां/प्रतिवर्ष प्रति हैक्टेयर की दर से सामान्य रोशनीकरण के लिए बिजली उपभोग पर विचार किया है। चूंकि बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानक सामान्य लाइटिंग के संदर्भ में बिजली लागत के अनुमानन के लिए कोई कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं, इसलिए लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक उधार लेने में सीओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण, और क्षेत्र की लाइटिंग के लिए बिजली आवश्यकता का प्रतिनिधित्व करते हुए सीओपीटी द्वारा अनुमानित बिजली लागत पर विचार किया गया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यह आरओआरओ सह बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु सीएचपीटी अपक्रंट प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 अगस्त 2012, आदेश दिनांक 12 फरवरी 2009 द्वारा अनुमोदित डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु वीपीटी अपक्रंट प्रशुल्क आदेश तथा अन्य अपक्रंट प्रशुल्क आदेशों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।
- (ii). सामान्य रोशनीकरण के लिए लाइटिंग के प्रयोजन के लिए, सीओपीटी ने क्षेत्र लाइटिंग के लिए बिजली लागत के अनुमानन में कार पार्किंग के लिए 1.50 हैक्टेयर क्षेत्र, सीमेंट के लिए 1.65 हैक्टेयर (पैकेजिंग तथा अग्रेषण गतिविधि के लिए), खाद्यान्नों के लिए 1.42 हैक्टेयर और सामान्य क्षेत्र का 2.58 हैक्टर कुल 7.15 हैक्टेयर पर विचार किया है। उसके बाद, सामान्य क्षेत्र के लिए बिजली उपभोग बिजली लागत के अनुमानन के लिए बर्थ अधिग्रहण के अनुपात में कार्गो श्रेणियों के बीच प्रभाजित किया गया है। क्षेत्र लाइटिंग के लिए बिजली आवश्यकता लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर 2.4 लाख इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष पर अनुमानित की गई है।
- (iii). सामान्य लाइटिंग के अलावा, सीओपीटी ने तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित एचएमसी हेतु बिजली लागत का अनुमान लगाया है। सीओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8 नवम्बर 2013 में 64 टन एचएमसी के लिए 250 इकाईयां/घंटा पर कुल बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है जोकि विभिन्न निर्माताओं से इकट्ठे किए गए ब्योरो के आधार बताया गया है। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर सभी अन्य महापत्तन न्यासों में एचएमसी के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया गया है। इसलिए, पत्तन से विशेष रूप से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि परियोजना के लिए तैनात किए जाने हेतु प्रस्तावित एचएमसी बिजली चालित है और ईंधन चालित नहीं है। सीओपीटी ने पुष्टि की है कि तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 64 टन एचएमसी पत्तन में प्रचालन में बिजली चालित एचएमसी के आधार पर बिजली चालित है।
- सीओपीटी ने बाद में अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 2 दिसम्बर 2013 में बिजली के उपभोग की समीक्षा की थी और इसे कम करके 150 इकाईयां प्रति घंटा की थी। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि 70 लिटर/घंटा का ईंधन उपभोग 100 टन एचएमसी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है। 64 टन एचएमसी के लिए, सीओपीटी ने 100 टन एचएमसी के लिए 70 लिटर प्रति घंटा के उपभोग के आधार पर 50 लिटर/घंटा ईंधन का अनुमान लगाया है। पत्तन ने बताया है कि तीन का परिवर्तन कारक 150 इकाईयां/घंटा के बिजली उपभोग पर पहुंचने के लिए 50 लिटर/घंटा के ईंधन उपभोग पर लागू किया गया है और परिवर्तन कारक सामान्य पद्धति के अनुसार बताया गया है जिसपर विश्वास किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए कि बिजली चालित एचएमसी के लिए बिजली उपभोग हेतु कोई विशिष्ट प्रतिमानक नहीं हैं और न ही किसी अन्य महापत्तन न्यास में कोई उदाहरण है क्योंकि यह ऐसा पहला मामला है, इसलिए सीओपीटी द्वारा परिकल्पित बिजली उपभोग कारक पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।
- (iv). सीमेंट बैगिंग के लिए, पत्तन ने 4 इकाईयां/टन के बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है। सीमेंट बैगिंग संयंत्र के लिए दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीपीटी में अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण में, बिजली उपभोग आदेश सं.

टीएमपी/26/2009-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 में बैगिंग संयंत्र के लिए 0.50 इकाई प्रति टन सुविचारित किया गया है। इसलिए, सीओपीटी से बैगिंग संयंत्र के लिए 4 इकाईयां प्रति टन पर बिजली उपभोग पैरामीटर अंगीकृत करने के लिए आधार स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था और विस्तृत गणना के साथ तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर की तकनीकी विशिष्टता के संदर्भ में औचित्य बताएं और वीपीटी में उर्वरक बैगिंग संयंत्र के लिए सुविचारित बिजली उपभोग से भिन्नता के लिए कारण भी स्पष्ट करें। सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि सीमेंट भंडारण में शामिल की गई प्रचालनात्मक तकनीकें, रिट्राइवल तथा बैगिंग प्रचालन वीपीटी में तैयार किए गए उर्वरक बैगिंग में शामिल प्रचालनों से पूरी तरह भिन्न है। सीओपीटी में समान प्रकार के प्रचालन करने वाले एक सीमेंट प्रहस्तन उपयोक्ता अर्थात् एसीएल के बिजली उपभोग ब्योरों के आधार पर सीओपीटी द्वारा सीमेंट की 4 इकाईयां प्रति टन की बिजली आवश्यकता पर विचार किया गया है। पत्तन ने एसीएल द्वारा प्रहस्तित एकसमान प्रकार की सुविधाओं के अक्टूबर 2012 से सितम्बर 2013 तक पिछले एक वर्ष के बिजली बिलों की प्रति से इसे प्रमाणित भी किया है। एक वर्ष के लिए सीओपीटी द्वारा प्रेषित एसीएल के कुल बिजली उपभोग के आधार पर और सीओपीटी से यथा विदित एसीएल द्वारा प्रहस्तित प्रतिवर्ष सीमेंट के 3 लाख टन पर विचार करते हुए, औसत बिजली उपभोग 4.14 इकाईयां प्रति टन होती है जोकि सीमेंट बैगिंग संयंत्र के लिए सीओपीटी द्वारा परिकल्पित 4 इकाईयां प्रति टन के करीब है। सीओपीटी से यह विदित है कि एसीएल द्वारा मुख्य बिजली उपभोग केवल सीमेंट बैगिंग संयंत्र के लिए है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदन को स्वीकार करते हुए कि बिजली उपभोग की 4 इकाईयां/टन पत्तन में समान प्रकार की सुविधा का प्रचालन करने वाले मौजूदा सीमेंट उपयोक्ता पर आधारित है, सीओपीटी द्वारा 4 इकाईयां प्रति टन पर अनुमानित सीमेंट बैगिंग संयंत्र के लिए बिजली उपभोग पर विश्वास किया गया है और स्वीकार किया गया है।

- (v). सीओपीटी ने सीमेंट की 5 लाख टन की सर्वोत्तम क्षमता के लिए 4 इकाईयां प्रति टन के सीमेंट बैगिंग संयंत्र के बिजली उपभोग कुल 20 लाख बिजली इकाईयां का अनुमान लगाया है। पैकेजिंग तथा अग्रेषण प्राप्त करने वाले सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता 5.28 लाख टन है जैसाकि पहले बताया गया है। इसलिए, हमारे विश्लेषण में बिजली लागत 4 इकाई/टन पर विचार करते हुए 5.28 लाख टन के अनुमानित की गई है जो 21.12 लाख बिजली इकाईयां होती हैं। परिवर्तनीय बिजली लागत के अलावा, सीओपीटी ने तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के आधार पर प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए निर्धारित बिजली लागत का अनुमान लगाया है। पत्तन ने सामान्य लाइटिंग के लिए निर्धारित 600 केवीए पर विचार किया है और बर्थ दिवसों में सभी कार्गो जैसे कारें, सीमेंट (पैकेजिंग तथा अग्रेषण), खाद्यान्न और अन्य कार्गो में प्रभाजित किया गया है। सीमेंट बैगिंग संयंत्र के लिए, पत्तन ने 1200 केवीए की बिजली आवश्यकता पर भी विचार किया है और 500 केवीए एचएमसी के लिए सुविचारित किया गया है और इकाईयां इन दो कार्गो के बर्थ दिवसों के अनुपात में खाद्यान्नों तथा अन्य कार्गो के बीच प्रभाजित किया गया है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कोयला टर्मिनल और लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए सीओपीटी के पूर्ववर्ती अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव सहित अन्य महापत्तन न्यासों में बिजली लागत पत्तनों द्वारा अनुमानित नहीं की गई है जैसाकि अलग-अलग निर्धारित किया गया है और परिवर्तनीय है। बिजली लागत की इकाई दर में सीओपीटी सहित सभी अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में दोनों निर्धारित तथा परिवर्तनीय शामिल हैं। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित क्यू 8 और क्यू 9 में कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित सीओपीटी आदेश सं. टीएमपी/74/202-सीओपीटी दिनांक 15 फरवरी 2013 में, पत्तन द्वारा तत्समय प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर रु 8.57 प्रति इकाई पर बिजली की इकाईदर पर विचार किया गया है। मौजूदा मामले में, सीओपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की परिवर्तनीय इकाई दर रु 7.20 प्रति इकाई है, जिसे मई 2013 से सितम्बर 2013 तक मौजूदा उपयोक्ताओं में एक उपयोक्ता पर पत्तन द्वारा दिए गए बिजली बिल की प्रतियों द्वारा समर्थित किया गया है। रु 400 प्रति केवीए की निर्धारित बिजली लागत इकाई के लिए जिसे मौजूदा उपयोक्ताओं में से एक पर सीओपीटी द्वारा दिए गए बिजली बिल की प्रतियों के साथ प्रमाणित भी किया गया है। सीओपीटी द्वारा अनुमानित कुल बिजली लागत रु 419.67 लाख प्रतिवर्ष है और सीओपीटी द्वारा अनुमानित 42.95 लाख इकाईयों के बिजली उपभोग के लिए औसतन प्रति इकाई लागत रु 9.77 होती है। मौजूदा उपयोक्ताओं में से एक पर सीओपीटी द्वारा दिए गए बिजली बिलों के आधार पर मई 2013 से सितम्बर 2013 अवधि के लिए बिजली की कुल औसत प्रति इकाई लागत रु 9.83 परिगणित होती है जोकि परिवर्तनीय बिजली लागत और निर्धारित बिजली का अलग-अलग अनुमान लगाने की सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के आधार पर रु 9.77 की औसत प्रति इकाई बिजली लागत के करीब है। ऐसी स्थिति में, निर्धारित तथा परिवर्तनीय लागत पर विचार करने का सीओपीटी का दृष्टिकोण जिसे विस्तृत गणना से समर्थित किया गया है, को अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए घंटों की संख्या में संशोधन के अधीन स्वीकार किया गया है। बिजली लागत के अनुमान के लिए घंटों की संख्या में संशोधन के परिणामस्वरूप, निर्धारित बिजली लागत इकाईयों में बिजली उपभोग के बृहत् आधार में बांटी जाती है और इसलिए हमारी गणना में बिजली की औसत इकाई लागत रु 9.55 प्रति इकाई होती है।

- (vi). सीओपीटी ने बिजली तथा ईंधन लागत के अनुमान के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 के कार्य घंटे प्रतिमानकों के स्थान पर खाद्यान्नों के लिए 62.6 और अन्य कार्गो के लिए 178.8 दिन कुल 3862.4 घंटे के बर्थ अधिग्रहण के लिए 16 घंटे प्रतिदिन हेतु एचएमसी के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाया है। जैसाकि पहले बताया गया है, सीओपीटी ने यह विचार करते हुए 511 के कुल बर्थ दिवसों पर विचार किया है कि दो पोत 70 प्रतिशत सर्वोत्तम क्षमता का कारक लागू करने के बाद बर्थ सं. क्यू 1 से क्यू 3 पर व्यवस्थित किए जा सकते हैं। तत्पश्चात, बिजली लागत का अनुमान लगाने के समय, सीओपीटी ने दोबारा प्रतिदिन

घंटों की संख्या में 70 प्रतिशत उपयोगिता कारक लागू किया है और प्रत्येक उपस्कर के लिए 16 घंटे प्रतिदिन का अनुमान लगाया है। फरवरी 2008 के अप्रकंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, सर्वोत्तम क्षमता 70 प्रतिशत की अधिकतम क्षमता के रूप में परिगणित किया गया है। प्रतिमानक क्षमता निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक प्रत्येक पैरामीटर में पृथक कुशन की अनुमति नहीं देते हैं। इसलिए, घंटों की संख्या में सीओपीटी द्वारा सुविचारित 70 प्रतिशत कारक की दोगुनी गणना को समाप्त करते हुए बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए 24 घंटों पर विचार करते हुए घंटों की संख्या संशोधित की गई है। तदनुसार, एचएमसी की बिजली लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित कुल घंटे 5793.6 घंटे $[(62.6 \text{ दिन} + 178.8 \text{ बर्थ दिवस}) \times 24 \text{ घंटे}]$ है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि समर्पित टर्मिनल प्रहस्तन सुविधा के लिए, इस प्राधिकरण ने पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 कार्य घंटे प्रतिमानकों के स्थान पर टर्मिनल की समग्र क्षमता के लिए 6132 घंटे अर्थात् $365 \text{ दिन} \times 24 \text{ घंटे} \times 70\%$ के लिए पत्तन अनुमानित बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाया है।

तथापि, वर्तमान मामले में, यह देखा गया है कि परियोजना में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न कार्गो मर्दों की वजह से, खाद्यान्न तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात किए गए एचएमसी के दिनों की कुल संख्या 255 मानक बर्थ दिवसों के स्थान पर 241.4 दिन होते हैं। ऐसी स्थिति में, एचएमसी की तैनाती के दिनों की संख्या पर एचएमसी के लिए बिजली लागत का अनुमानन 5793.6 घंटे परिगणित होता है जिसे स्वीकार किया गया है और अन्य अप्रकंट प्रशुल्क आदेशों में सुविचारित 6132 घंटों के स्थान पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(vii). उपर्युक्त विश्लेषण में स्पष्ट किए गए संशोधन के अधीन, परिवर्तनीय शक्ति लागत कार के लिए ₹ 31.51 लाख, सीमेंट प्रहस्तन (पैकेजिंग तथा अग्रेषण) के लिए ₹ 198.55 लाख, खाद्यान्नों के लिए अनुमानित ₹ 46.22 लाख और टिम्बर सहित अन्य कार्गो के लिए अनुमानित ₹ 61.95 लाख पर अनुमानित की गई है जबकि पहले सीओपीटी का अनुमान कार के लिए ₹ 31.51 लाख, सीमेंट प्रहस्तन के लिए ₹ 190.45 लाख, खाद्यान्नों के लिए ₹ 40.81 लाख और अन्य कार्गो के लिए ₹ 46.50 लाख कुल ₹ 309.3 लाख था। पहले दिए गए कारणों के मद्देनजर, सीओपीटी द्वारा यथा अनुमानित निर्धारित बिजली लागत पर विचार किया गया है।

(viii). पे लोडरों के संबंध में, 10 टन पे लोडर के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित ईंधन उपभोग प्रतिमानक 12 लिटर/घंटा है। पत्तन ने 5 टन पे लोडर की चार संख्याओं का प्रस्ताव किया है और 8 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है जोकि 10 टन क्षमता के पेलोडर के ईंधन उपभोग के लगभग 70 प्रतिशत का उपभोग करते हुए 5 टन पेलोडर क्षमता के लिए तकनीकी ब्योरो पर आधारित बताया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, सीओपीटी द्वारा यथा अनुमानित 8 लिटर प्रति घंटा प्रति पे लोडर के ईंधन उपभोग पर विचार किया गया है।

डम्पर्स के लिए, सीओपीटी ने 6 लिटर/घंटा की दर से ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पूर्वकाल में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित डम्पर/डम्पर ट्रकों के लिए ईंधन उपभोग 4 लिटर से 13.33 लिटर प्रति घंटा प्रति डम्पर के बीच पड़ता है। सीओपीटी ने बताया है कि डम्पर के लिए 6 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग समान प्रकार के उपस्कर के विभिन्न प्रचालकों के साथ चर्चाओं के आधार पर बताया गया है जिसपर इस संबंध में किसी विशिष्ट प्रतिमानक के अभाव में विश्वास किया गया है।

(ix). दिशानिर्देश बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए परिकल्पित अन्य उपस्कर जैसे पे लोडर, फोर्क लिफ्ट ट्रक आदि की लागत का अनुमान लगाने के लिए 4000 कार्य घंटों के प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। वर्तमान मामले में, सीओपीटी ने प्रत्येक डम्पर के लिए ईंधन लागत 1001.28 घंटे का अनुमान लगाया है। जब पत्तन को आधार का औचित्य बताने और दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से कार्य घंटों की संख्या में विपथन के लिए कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था तो सीओपीटी ने स्पष्ट किया था कि खाद्यान्न कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता और एमएचसी की प्रहस्तन क्षमता के आधार पर, पोत प्रचालन खाद्यान्न के प्रहस्तन के लिए 62.58 दिनों की कुल अवधि के लिए होगा। ईंधन प्रचालनात्मक अवधि के लिए अपेक्षित है और इसलिए 1001.28 घंटे $(62.58 \text{ दिन} \times 16 \text{ घंटे अर्थात् } 1001.28 \text{ घंटे})$ की प्रचालन अवधि के लिए अनुमान लगाया गया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए संशोधित लागत विवरण में, घंटों की संख्या सीओपीटी द्वारा सुविचारित 16 घंटों के स्थान पर पहले स्पष्ट किए गए कारणों से 24 घंटों के रूप में सुविचारित किया गया है। तदनुसार, डम्पर्स के कुल अनुमानित प्रचालनात्मक घंटे 4000 के मानक कार्य घंटों के स्थान पर 1501.92 घंटे प्रति डम्पर प्रतिवर्ष (अर्थात् $62.58 \text{ दिन} \times 24 \text{ घंटे}$) होते हैं। यह देखा गया है कि प्रथम दृष्टया डम्पर्स का सकल कम उपयोग किया जा रहा है। वास्तव में, आईएमसी लिमिटेड ने भी बताया है कि सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन उपस्कर जैसे डम्पर तथा पे लोडर सर्वोत्तम रूपसे उपयोग नहीं किए गए हैं। उन्होंने पत्तन को स्वामित्व माडल के स्थान पर किराया/पट्टा माडल प्रस्तावित करने का सुझाव दिया है। तथापि, पत्तन आईएमसी लिमिटेड के सुझाव से सहमत नहीं था। सीओपीटी ने बताया है कि 2008 के दिशानिर्देश उपस्कर के किराये/पट्टा माडल के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। पत्तन ने दावा किया है कि यदि इन प्रहस्तन उपस्करों को पूंजी लागत से कम किया जाता है तो प्रचालन लागत और अनुमानित राजस्व अपेक्षा कम होगी। परिणामस्वरूप, इससे प्रशुल्क कम होगा और पीपीपी परियोजना बिक्री की संभाव्यता दूर होगी। कम उपयोग किए जाने की संभावना वाले उपस्कर की तैनाती के लिए सीओपीटी का यह तर्क टेनेबल नहीं है। वास्तव में, इस प्राधिकरण ने उल्लिखित कारणों से जेएनपीटी सीएफएस के अप्रकंट प्रशुल्क आदेश में कुछ उपस्कर की किराया लागत की अनुमति दी थी।

सीओपीटी ने बाद में निवेदन किया था कि उनकी योजना यूनिक है जहां सीमेंट प्रहस्तन आटोमेट किया जाता है और अन्य कार्गो — अर्थात् खाद्यान्न तथा टिम्बर परंपरागत तरीके से प्रहस्तित किया गया है। सीओपीटी ने निवेदन किया है कि पे लोडर और डम्पर जलयान से तट गतिविधि में सहयोग के लिए कॉम्पलिमेंटरी उपस्कर है और पे लोडरों तथा डम्परों की संख्याओं में कटौती जलयान तटा स्थानांतरण के लिए मुख्य प्रहस्तन उपस्कर की उत्पादकता कम होगी और इससे टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता की उपलब्धि प्रभावित होती है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और यह स्वीकार करते हुए भी कि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए डम्परों की बिजली लागत के अनुमान से संबंधित उस मामले अथवा उपस्कर की बृहत् सूची में डम्परों की संख्या से संबंधित 2008 के दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं, प्रचालन के दिनों की संख्या के संदर्भ में बिजली लागत का अनुमान लगाने में सीओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण को सीओपीटी द्वारा अंगीकृत 16 घंटों की बजाय 24 घंटे प्रतिदिन में घंटों की संख्या संशोधित किए जाने के अधीन सुविचारित किया गया है।

पे लोडरों के लिए भी, सीओपीटी ने जलयानों से उतराई प्रचालन के दौरान खाद्यान्नों की स्टेकिंग के लिए ऐसे उपस्कर की 2 संख्या के लिए 1001.28 घंटे प्रति पे लोडर के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। अनुमानित प्रति पे लोडर प्रचालनात्मक घंटों की संख्या डम्परों के लिए घंटों की संख्या में अनुमान के लिए अनुसृत दृष्टिकोण के अनुसार सीओपीटी द्वारा सुविचारित 1001.28 घंटों के स्थान पर 1501.92 घंटे प्रति पे लोडर प्रतिवर्ष (62.58 बर्थ दिवस x 24 घंटे) रूप में संशोधित किया गया है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि दो पे लोडरों का वही सैट स्टेक यार्ड में ट्रकों को खाद्यान्नों की लदाई के लिए उपयोग किया जाएगा जिसके लिए पत्तन ने 2300 घंटे प्रतिदिन प्रति लोडर की परिकल्पना की है। खाद्यान्नों की सर्वोत्तम क्षमता 4,69,350 टन प्रतिवर्ष पर विचार करते हुए और सीओपीटी द्वारा यथा सुविचारित 100 टन/दिन प्रति पे लोडर पर पे लोडर की प्रहस्तन दर पर विश्वास करते हुए, प्रति पे लोडर घंटों की संख्या सीओपीटी द्वारा सुविचारित 2300 घंटों के स्थान पर 2347 घंटों (अर्थात् 4,69,350 टन/100 टन प्रति घंटा/2 पे लोडर) पर सुविचारित किया गया है।

खाद्यान्न के प्रहस्तन के लिए 2 पे लोडरों के अलावा, जैसाकि पहले बताया गया है, सीओपीटी ने सिलोस पर सीमेंट प्रहस्तन के लिए दो पे लोडरों की तैनाती का प्रस्ताव किया है और 100 टन/घंटे/पे लोडर के कार्गो थ्रूपुट के आधार पर 5000 घंटों के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। 10,28,100 टन पर निर्धारित सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता में से, सीमेंट का 5 लाख टन जलयान से उपयोक्ता के सिलो तक सीधे स्थानांतरित किया जाएगा जोकि परियोजना के बाहर है और इसलिए सिलो पर बैगिंग तथा ट्रक लदाई सुविधा प्राप्त करने की उम्मीद नहीं है। इसका अर्थ है सीमेंट की 5,28,100 टन क्षमता सीमेंट बैगिंग संयंत्र सुविधा प्राप्त करेगी। सीओपीटी द्वारा परिकल्पित 100 टन प्रतिदिन लोडर की प्रहस्तन दर पर विश्वास करते हुए दो पे लोडर के प्रचालन के घंटों की संख्या सीओपीटी द्वारा परिकल्पित 5000 घंटों के स्थान पर 5281 घंटों पर सुविचारित किया गया है।

उपर्युक्त संशोधन के मद्देनजर, खाद्यान्न प्रहस्तन के लिए दो पे लोडरों द्वारा ईंधन उपभोग के लिए कार्य घंटों की कुल संख्या सीओपीटी द्वारा सुविचारित 4302 घंटों के स्थान पर 5303.84 घंटों पर विचार किया है। सीमेंट बैगिंग संयंत्र के लिए दो पे लोडरों हेतु कुल घंटे सीओपीटी द्वारा सुविचारित 5000 घंटों के स्थान पर 5281 घंटों पर सुविचारित किया गया है। यह देखा गया है कि खाद्यान्न प्रहस्तन के लिए अनुमानित प्रति पे लोडर प्रचालनात्मक घंटे 2651.9 घंटे है और सीमेंट बैगिंग संयंत्र के लिए 2640.5 जोकि 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 के कार्य प्रतिमानकों से कम है।

उपस्कर के कम उपयोग की यह स्थिति इस वजह से पैदा हुई है कि सीओपीटी की परियोजना होमोजिनस कार्गो का प्रस्ताव करने की बजाय प्रत्येक प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए विभिन्न प्रकार के उपस्कर को शामिल करते हुए विभिन्न प्रकार के कार्गो जैसे सीमेंट, कारें और खाद्यान्न तथा टिम्बर की परिकल्पना करता है। यह प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के समग्र कम उपयोग के परिणामस्वरूप है। सीओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, यदि पे लोडरों की संख्या उपर्युक्त किसी भी प्रचालन के लिए कम किया गया है, जलयान से तट/सिलो तक कार्गो के स्थानांतरण के लिए मुख्य उपस्कर अर्थात् एचएमसी के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर अर्जित करने पर इसका प्रभाव पड़ेगा। सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर, खाद्यान्न के प्रहस्तन के लिए 2651.9 घंटे प्रति पे लोडर और सीमेंट प्रहस्तन के लिए 2640.5 घंटे पर अनुमानित प्रचालन घंटे संशोधित किए हैं। यह ध्यान में रखना होगा कि यदि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुपालन करने के लिए 4000 कार्य घंटे प्रति पे लोडर के लिए पे लोडर हेतु ईंधन अनुमानित किया गया है तो प्रचालन अवधि के लिए परिकल्पित स्तर की अपेक्षा उच्चतर लागत प्रशुल्क में निर्मित होगा जोकि वांछनीय नहीं पाया गया है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और स्वीकार करते हुए कि दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 कार्य घंटों की संख्या में विपथन इस परियोजना की पेक्विलिएरिटी के मद्देनजर दिशानिर्देश प्रावधान से कार्य घंटों की संख्या में विपथन इस मामले में स्वीकृत किया गया है और खाद्यान्न प्रहस्तन तथा सीमेंट बैगिंग संयंत्र के लिए पे लोडर हेतु ईंधन लागत सीओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार अनुमानित प्रचालनात्मक अवधि के लिए स्वीकृत की गई है।

सावधानी के उपाय रूप में, यह स्पष्ट किया गया है कि इसे 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों की अपेक्षा कम कार्य घंटों की संख्या पर विचार करने के लिए किसी अन्य महापत्तन न्यास द्वारा उदाहरण के रूप में इसे उद्धरित नहीं किया जाना चाहिए।

- (x). ईंधन की इकाई दर सीओपीटी द्वारा सुविचारित रु0 56.40 के स्थान पर रु0 57.63 प्रति लिटर पर इस मामले को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित दर में अद्यतन किया गया है।
- (xi). सीओपीटी ने बताया है कि स्पिलेज से बचने के लिए डम्परों पर एचएमसी के माध्यम से खाद्यान्न प्राप्त करने के लिए प्रस्तावित मोबाइल होपर हाथों से प्रचालित किया जाएगा और यह उपस्कर प्रचालन के लिए बिजली अथवा ईंधन की अपेक्षा नहीं करेगा। इसलिए, इस उपस्कर के लिए ईंधन लागत का अनुमान नहीं लगाया गया है। सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (ख). सीओपीटी ने सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर पर 5 प्रतिशत की दर से मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत, अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 1 प्रतिशत पर बीमा और अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अन्य व्यय पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित किए गए प्रतिमानकों के अनुसार पाए गए हैं।
- (ग). सीओपीटी ने कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार 3.34 प्रतिशत की दर से बर्थ और 10.34 प्रतिशत की दर से अभियांत्रिक परिसंपत्तियों सहित सिविल परिसंपत्तियों पर और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार मूल्यहास परिकलित किया है जोकि अभियांत्रिक परिसंपत्तियों की मूल्यहास दर में संशोधन के सिवाय सुविचारित किया गया है।

कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार प्रावधान सुझाव देते हैं कि हैवी लिफ्ट उपस्करों का उपयोगी जीवनकाल 20 वर्ष माना जाएगा। यह 5 प्रतिशत वार्षिक की मूल्यहास दर में परिवर्तित होती है और अधिनियम के अनुसार, तीन पारी प्रचालन के लिए मूल्यहास दर 10 प्रतिशत होगी। इसलिए, अभियांत्रिक परिसंपत्तियों पर मूल्यहास एचएमसी तथा अन्य उपस्कर की आपूर्ति के लिए सीओपीटी के अद्यतन संदर्भ प्रशुल्क आदेश में अनुरक्षित दृष्टिकोण के अनुसार कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित दरों के अनुसार उपस्कर की अनुमानित पूंजी लागत पर 10 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।

- (ख). (i). सीओपीटी ने इस परियोजना के अधीन आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल 7.15 हैक्टेयर क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क की गणना की है। सीओपीटी ने 1.5 हैक्टेयर (है0) पर कार्गो की पार्किंग, सीमेंट सिलोस-1.65 हैक्टेयर और खाद्यान्न - 1.4 हैक्टेयर और 2.6 हैक्टेयर का सामान्य क्षेत्र के अभिचिह्नित क्षेत्र के लिए कार्गो-वार लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। सामान्य क्षेत्र लाइसेंस शुल्क के अनुमान के लिए बर्थ दिवसों के अनुपात के आधार पर कार्गो-वार प्रभाजित किया गया है। सामान्य क्षेत्र के प्रभाजन के बाद, कार्गो की पार्किंग के लिए 1.823 हैक्टेयर, सीमेंट के लिए 2.688 हैक्टेयर, खाद्यान्नों के लिए 1.736 हैक्टेयर और टिम्बर तथा अन्य कार्गो के लिए 0.927 हैक्टेयर कुल 7.15 हैक्टेयर के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि क्यू 1 - क्यू 3 के लिए भूमि का प्रस्तावित आबंटन कोचीन पत्तन की भूमि उपयोग योजना के अनुसार है।

अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किया जाना है। सीओपीटी ने बताया है कि भूमि क्षेत्र पर लाइसेंस शुल्क सीओपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार जुलाई 2010 से प्रभावी रु0 26,67,600 प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष की आधार दर पर बताई गई रु0 28.13 लाख प्रति हैक्टेयर/माह की दर पर तथा 2 प्रतिशत के लागू वृद्धि कारक को लेखा में लेने के बाद पत्तन द्वारा अनुमानित किया गया है। जुलाई 2010 से प्रभावी रु0 26.676 लाख प्रति हैक्टेयर/वार्षिक की आधार लाइसेंस शुल्क पर 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए, लाइसेंस शुल्क सीओपीटी द्वारा सुविचारित रु0 28.13 लाख प्रति हैक्टेयर/वार्षिक की बजाय रु0 28.308 लाख प्रति हैक्टेयर/वार्षिक होता है। इसलिए, रु0 28.308 लाख प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष की इकाई दर लागू करते हुए लाइसेंस शुल्क संशोधित किया गया है।

- (ii). संशोधित संदर्भ प्रशुल्क गणना में, सीओपीटी ने जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क के अनुमान को शामिल किया था जो पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8 नवम्बर 2013 में नहीं था। सीओपीटी ने बताया है कि जल क्षेत्र 3 हैक्टेयर सुविचारित किया गया है और लाइसेंस शुल्क रु0 0.1 लाख/हैक्टेयर/वार्षिक की दर से अनुमानित किया गया है। सीओपीटी ने अपने अनुमान के समर्थन में एमओएसटी के उक्त पत्र की प्रति अग्रेषित की थी। 3 हैक्टेयर के जल क्षेत्र पर कुल लाइसेंस शुल्क रु0 0.30 लाख पर अनुमानित किया गया है और बर्थ अधिग्रहणता के अनुपात पर कार्गो मर्दों के बीच प्रभाजित किया गया है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को यथा संप्रेषित और इस प्राधिकरण को उसके पत्र दिनांक 4 मार्च 2011 द्वारा संप्रेषित 13 जनवरी 2011 से प्रभावी महापत्तनों के लिए भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार, जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क भूमि एब्यूटिंग के लिए लाइसेंस शुल्क का 50 प्रतिशत होगा। तथापि, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि रु0 1 प्रति वर्ग मीटर तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय, पोत परिवहन विभाग (पत्तन विंग) में भारत सरकार द्वारा जारी किए गए पत्र सं. पीटी-17011/55/87-पीटी दिनांक 15 फरवरी 2000 के आधार पर सुविचारित किया गया है, सीओपीटी पत्तन उपयोक्ता से रु0 1 प्रति वर्ग मीटर/वार्षिक की दर से जल क्षेत्र के लिए भी लाइसेंस शुल्क संग्रहीत करेगा। पत्तन ने पुष्टि की है कि यह शुल्क जल क्षेत्र के लिए न्यूनतम शुल्क के रूप में संग्रहीत किया गया है। सीओपीटी द्वारा रु0 1 प्रति वर्ग मीटर पर अनुमानित लाइसेंस शुल्क मार्च 2011 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुपालन में नहीं पाया गया है। तथापि, सीओपीटी

से विशिष्ट स्पष्टीकरण के मद्देनजर कि पत्तन तत्कालीन एमओएसटी के पत्र दिनांक 15 फरवरी 2000 के आधार पर रु० 1 प्रति वर्ग मीटर/वार्षिक के न्यूनतम शुल्क के रूप में जल पर लाइसेंस शुल्क संग्रहीत करता है, जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क सीओपीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर सुविचारित किया गया है।

- (ड). आईएमसी ने बताया है कि सभी घटकों के प्रचालन व्ययों का अनुमान लगाते समय, प्रचालन स्टाफ की तैनाती पर विचार नहीं किया गया है जोकि मूल स्टीवडोरिंग का भाग और पार्सल है। आईएमसी ने दावा किया है कि यह घटक प्रहस्तन से संबंधित प्रत्येक लागत तत्व है और सामान्य लागत तत्व नहीं है।

इस संदर्भ में, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 5 प्रतिशत 'अन्य व्यय' शीर्ष के अधीन प्रचालन लागत में सुविचारित किया गया है। 'अन्य व्ययों' में कल्याण तथा अन्य स्टाफ संबंधित व्यय सहित अनुरक्षण स्टाफ के वेतन और मजदूरी शामिल हैं। इसलिए, प्रचालन स्टाफ के लिए लागत का अनुमानन अलग से दोहरीकरण होगा।

जैसाकि सीओपीटी द्वारा सही बताया गया है, 2008 के दिशानिर्देश अन्य व्ययों के अनुमानन के लिए पूंजी लागत के 5 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं जिसमें प्रचालन तथा अनुरक्षण स्टाफ के वेतन लागत, प्रबंधन तथा प्रशासनिक स्टाफ और अन्य लागतें शामिल होती हैं। इसलिए, इन लागत मदों पर अलग से विचार करने से सीओपीटी द्वारा सही उल्लिखित लागत के दोगुनी होगी।

तथापि, कार प्रहस्तन के संबंध में, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/26/2012-सीएचपीटी दिनांक 17 अगस्त 2012 में आरओ-आरओ सह बहुउद्देशीय बर्थ के विकास के लिए सीएचपीटी हेतु अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय देखा था कि दिशानिर्देशों में निर्धारित पूंजी लागत के 5 प्रतिशत का प्रतिमानक वेतनों तथा मजदूरी और उपरिव्ययों के लिए है। इस प्राधिकरण ने स्वीकार किया है कि आरओ-आरओ टर्मिनल के मामले में, लदाई/उतराई प्रचालनों के लिए कोई उपस्कर उपयोग नहीं किया गया है। आरओआरओ पोतों के लिए प्रचालन लागत के महत्वपूर्ण अनुपात से मैनपावर तैनाती के लेखा पर स्टीवडोरिंग व्यय और इसलिए इस प्राधिकरण ने अन्य व्ययों के लिए सकल अचल परिसंपत्तियों के 5 प्रतिशत के अलावा आरओआरओ पोतों के माध्यम से कार प्रहस्तन के मामले में अलग से स्टीवडोरिंग व्ययों पर विचार करते हुए औचित्य ढूंढा है। सीएचपीटी के मामले में, इस प्राधिकरण ने आईएमसी लिमिटेड द्वारा सही उल्लिखित किए गए कार की सर्वोत्तम क्षमता के लिए रु० 155 प्रति कार की स्टीवडोरिंग लागत की अनुमति दी थी। सीएचपीटी आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, 95.813 पर निर्धारित कारों की सर्वोत्तम क्षमता के लिए रु० 155 प्रति कार की दर से कारों के लिए स्टाफ की प्रचालन लागत कवर करने के लिए स्टीवडोरिंग लागत पर विचार करना अनुचित नहीं है। तदनुसार, हमारे विश्लेषण में अनुमानित प्रचालन लागत में कारों के प्रहस्तन के लिए स्टाफ की प्रचालन लागत कवर करने के लिए स्टीवडोरिंग लागत के लिए रु० 148.51 लाख प्रतिवर्ष शामिल किया गया है। पहले यथा उल्लिखित सभी अन्य कार्गो मदों के लिए, पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर "अन्य लागत" के अनुमानन के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों में प्रचालन तथा अनुरक्षण स्टाफ लागत, प्रबंधन तथा प्रशासन स्टाफ लागत आदि शामिल हैं।

- (च). उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, सीओपीटी के अनुमानों के सापेक्ष अनुमानित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, कुल अनुमानित प्रचालन लागत अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा से संबंधित अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा तालिकाबद्ध है।
- (छ). बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की जाने वाली बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत की दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं।

सीओपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाते समय बर्थ के निर्माण से संबंधित पूंजी लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास और 1 प्रतिशत की दर से बीमा का अनुमान लगाया है।

हालांकि दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर प्रचालन लागत सीमित करते हैं, परन्तु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करता है और तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से मूल्यहास होगा इससे भी इंकार नहीं किया जा सकता। विभिन्न पत्तनों में कोयला, लौह अयस्क और बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ टर्मिनलों के लिए अप्रकट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, यह स्थिति इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था और बीमा तथा मूल्यहास की लागत बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व सेवा निर्धारित करने के लिए सुविचारित की गई थी।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बीमा लागत और मूल्यहास लागत के तत्व बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय भी इस मामले में सुविचारित किए गए हैं।

- (ज). तथापि, सीओपीटी ने प्रचालन लागत में वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण लागत रु० 45.20 लाख प्रतिवर्ष का अनुमान लगाया है। आईएमसी ने दावा किया है कि अनुरक्षण निकर्षण की लागत व्यावहारिक नहीं है और यह पत्तन के दायरे में होना चाहिए। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण संबंधी लागत और निकर्षण की पूंजी लागत शामिल हैं यदि अप्रकट बर्थ किराये के निर्धारण में बर्थ के समीप किया जाता है। दिशानिर्देश अनुरक्षणलागत के लिए बर्थ के समीप बर्थ निर्माण लागत और पूंजी निकर्षण लागत की पूंजी लागत के 1 प्रतिशत निर्धारित करते हैं। संक्षेप में, 2008 के दिशानिर्देश अप्रकट बर्थ किराये के निर्धारण में अनुरक्षण निकर्षण लागत की अनुमति देते हैं। इसलिए, आईएमसी का दावा कि अनुरक्षण निकर्षण लागत व्यावहारिक नहीं है और पत्तन के दायरे में होना चाहिए, 2008 के दिशानिर्देशों में प्रावधान के अनुसार नहीं पाई गई है।

जैसाकि पहले बताया गया है, सीओपीटी ने बर्थ के समीप निकर्षण की पूंजी लागत का अनुमान नहीं लगाया है क्योंकि इसने यह लागत परिकल्पित नहीं की थी। इसलिए अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 1 प्रतिशत का

प्रतिमानक लागू करते हुए अनुरक्षण निकर्षण लागत शून्य होती है। तथापि, सीओपीटी ने प्रचालन लागत में ₹0 45.20 लाख वार्षिक पर वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन चैनलों के पूर्व कार्यनिष्पादन ब्योरो के आधार पर, वार्षिक सिलटेशन की औसत गहराई 3.0 मीटर निर्धारित की गई है। इसलिए, नियमित रूप से वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण करने की जरूरत होगी। अनुमानित वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण मात्रा 64,500 घन मीटर पर अनुमानित की गई है और ₹0 70.00 प्रति घन मी. की दर लागू करते हुए सीओपीटी ने वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण लागत ₹0 45.15 लाख पर अनुमानित की है। पत्तन ने ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (डीसीआई) द्वारा उद्धरित दर के आधार पर ₹0 73.20 प्रति घन मी. पर प्रति इकाई निकर्षण लागत की गणना मेजी है और बताया है कि सामान्य निकर्षण लागत से अधिक 10 प्रतिशत ईंधन वृद्धि लागत भी शामिल की गई है।

सीओपीटी ने बाद में ₹0 70 प्रति टन की आधार इकाई दर को बनाए रखते हुए अनुरक्षण निकर्षण लागत को संशोधित किया है और 10 प्रतिशत ईंधन वृद्धि लागू की है। सीओपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत ₹0 49.70 लाख है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीओपीटी ने हाल ही में पीओएल के लिए घाटशुल्क दर की समीक्षा के लिए दूसरा प्रस्ताव दाखिल किया था जोकि मुख्यतः पीओएल कार्गो से उच्च अनुरक्षण निकर्षण लागत वसूल करने के लिए था। उस प्रस्ताव में, सीओपीटी ने निवेदन किया था कि भारत में अधिकांश अन्य पत्तनों के पास हार्ड रॉकी बॉटम है जहां एक बार पूंजी निकर्षण पूरा हो जाता है, वहां पर डील करने के लिए लगभग कोई ज्यादा सिलटेशन नहीं है। परन्तु कोचीन पत्तन के पास एक मड्डी बॉटम है और इसके पत्तन पर उच्च सिलटेशन की वजह से सीओपीटी की अनुरक्षण निकर्षण लागत उच्च है और कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के बाद दूसरा उच्चतम बताया गया है। सीओपीटी ने उस प्रस्ताव में यह भी उल्लेख किया था कि जब केओपीटी की अनुरक्षण निकर्षण लागत का मुख्य भाग सरकार द्वारा निधियित किया जाता है, सीओपीटी को ऐसी राहत उपलब्ध नहीं है। आदेश सं. टीएमपी/41/2013-सीओपीटी दिनांक 15 नवम्बर 2013 द्वारा उस मामले में कार्यवाही करते समय सीओपीटी द्वारा बताई गई उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय प्रचालन लागत में अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत लेने के लिए सीओपीटी द्वारा की गई मांग में औचित्य है। इस प्रयोजन के लिए, सीओपीटी द्वारा अनुमानित निकर्षित की जाने वाली सिल्ट की मात्रा 64,500 घन मीटर पर विश्वास किया गया है और स्वीकार किया गया है। यदि अनुरक्षण निकर्षण लागत वर्ष 2012-13 के लिए डीसीआई के साथ सीओपीटी द्वारा दर अनुबंध के आधार पर सीओपीटी द्वारा यथा निर्दिष्ट ₹0 73.20 प्रति घन मीटर की इकाई दर लागू करते हुए अनुमानित की गई है, अनुरक्षण निकर्षण लागत ₹0 47.21 करोड़ होती है। पत्तन ने 10 प्रतिशत ईंधन वृद्धि लागू की है जिसे संशोधित किया गया है और 2005 के दिशानिर्देशों के अधीन वर्ष 2013-14 में निर्णीत मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा प्रचालन लागत के अनुमानन में अनुमत वार्षिक वृद्धि के स्तर पर 7 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है। अनुरक्षण निकर्षण लागत ₹0 50.52 लाख प्रतिवर्ष होती है। ₹0 50.52 लाख पर अनुरक्षण निकर्षण लागत का संशोधित अनुमान सीओपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 49.70 लाख के स्थान पर सुविचारित किया गया है।

- (i). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, बर्थिंग गतिविधि के अधीन सुविचारित कुल प्रचालन लागत सीओपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 508.61 लाख के स्थान पर ₹0 509.43 लाख परिगणित होता है।
- (x). सीओपीटी द्वारा प्रेषित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। बर्थ किराये की गणना के साथ विवरण की प्रति **अनुबंध-1** रूप में संलग्न की गई है। कार्गो-वार अनुमानित राजस्व अपेक्षा और अपक्रंट प्रशुल्क सीमाओं के निर्धारण, कार्गो प्रहस्तन सेवाओं तथा बर्थ किराया सेवाओं पर नीचे चर्चा की गई है:-
- (क). उपर्युक्त विश्लेषण में स्पष्ट किए गए संशोधनों के अधीन, कुल प्रचालन लागत, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ और सीओपीटी के अनुमानों के सापेक्ष कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क सीमाओं के निर्धारण के लिए अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा नीचे तालिकाबद्ध की गई है, विश्लेषण के प्रति संदर्भ के लिए जोकि नीचे तालिका में है:

सीओपीटी द्वारा यथा अनुमानित

(₹0 लाखों में)

विवरण	कुल	कारें	कुल सीमेंट	जलयान से सिलो तक सीमेंट	सीमेंट पैकेजिंग तथा अग्रेषण	खाद्यान्न	टिम्बर + कुल अन्य कार्गो	टिम्बर	अन्य कार्गो
प्रचालन लागतें	3282.9	169.6	1837.0	87.7	1749.3	568.0	708.3	556.6	151.7
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @16%	2637.3	123.7	1545.7	107.9	1437.9	507.7	460.0	353.4	106.6
कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	5920.1	293.3	3382.8	195.7	3187.1	1075.7	1168.3	910.0	258.3

विश्लेषण में सुविचारित संशोधित अनुमान

(₹0 लाखों में)

विवरण	कुल	कारें	सीमेंट कुल	सीमेंट जलयान से सिलो	सीमेंट पैकेजिंग तथा अग्रेषण	खाद्यान्न	टिम्बर + अन्य कार्गो कुल	टिम्बर	अन्य कार्गो
प्रचालन लागतें	3480.41	318.26	1831.90	87.68	1744.24	583.41	746.85	593.04	153.80

नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @16%	2603.66	123.74	1545.79	107.95	1437.84	480.75	453.38	353.40	106.60
कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	6084.08	442.00	3377.68	195.63	3182.10	1064.16	1200.22	946.45	260.41

(ख). कार प्रहस्तन गतिविधियां:

- (i). उपर्युक्त तालिकाबद्ध विवरण और सार स्थिति के अनुसार, कार प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु 293.3 लाख के स्थान पर रु 442.00 लाख परिगणित होती है।
- (ii). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देश कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभारों के लिए 5-5 प्रतिशत प्रभाजित किया जाना विनिर्दिष्ट करता है।

तथापि, सीओपीटी ने समेकित प्रहस्तन प्रभार के लिए कार प्रहस्तन सेवाओं से राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत और भंडारण प्रभार के लिए 1 प्रतिशत प्रभाजित करने का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी द्वारा राजस्व अपेक्षा प्रभाजन का प्रस्ताव आरओआरओ पोत के लिए सीएचपीटी में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में इस प्राधिकरण द्वारा प्रभाजित की गई राजस्व अपेक्षा के अनुसार पाया गया है।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभारों के बीच क्रमशः 99 प्रतिशत और 1 प्रतिशत पर कुल राजस्व अपेक्षा के प्रभाजन की अनुमति दी गई है जैसाकि सीओपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है। अनुमानित संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभारों में प्रभाजित राजस्व क्रमशः रु 437.58 लाख और रु 4.42 लाख परिगणित होता है।

- (iii). दिशानिर्देशों के खंड 3.8.2 में कहा गया है कि विभिन्न वैयक्तिक सेवाओं के लिए प्रशुल्क सीमा वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के लिए इस तरीके से उपयुक्ततः निर्धारित की जानी है। सीओपीटी ने तटीय कार प्रहस्तन की हिस्सेदारी 95 प्रतिशत और विदेशी 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है। तटीय रियायत पर सरकारी नीति के अनुसार, तटीय कारों के प्रहस्तन के लिए दर विदेशी दर के 60 प्रतिशत पर होगी। अनुमानित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित और तटीय रियायत के राजस्व प्रभाव को लेने के बाद 5:95 पर कारों की सर्वोत्तम क्षमता, विदेशी तथा तटीय कार की हिस्सेदारी, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु 733.41 प्रति विदेशी कार के स्थान पर कारों के लिए समेकित प्रहस्तन दर पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु 439.96 प्रति कार के स्थान पर रु 441.97 प्रति तटीय कार पर परिगणित होता है।

यहां पर बताना प्रासंगिक है कि अनुमोदित कार के लिए प्रहस्तन दर इस विश्लेषण में सुविचारित 95.873 में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित 63.875 से कार की सर्वोत्तम क्षमता में सुधार किए जाने के बावजूद सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर से उच्चतर दिखाई देती है क्योंकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से रु 155 प्रति कार की दर से स्टीवडोरिंग तत्व के साथ परिगणित अनुमोदित प्रहस्तन दर जिसे इसके प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा अनुमानित नहीं किया गया है।

- (iv). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र पर कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार्य है। सीओपीटी ने कारों के लिए 5 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। सीएचपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में, कार के लिए निःशुल्क अवधि सीएचपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 3 दिनों पर स्वीकृत की गई थी। सीओपीटी ने कहा है कि आयातित कार्गो के लिए बहुउद्देशीय टर्मिनल हेतु 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार 5 दिनों की निःशुल्क अवधि सुविचारित की गई है। 2008 के दिशानिर्देश कारों के लिए कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कारों की निःशुल्क अवधि सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित सुविचारित की गई है।

सीओपीटी ने अनुमान लगाया है कि सर्वोत्तम क्षमता का 5 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। सीओपीटी के अनुमानों के अनुसार, सर्वोत्तम क्षमता के उक्त 5 प्रतिशत में से, 80 प्रतिशत निःशुल्क अवधि के बाद 5 दिनों के प्रथम स्लैब के अधीन भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा और प्रत्येक 10 प्रतिशत क्रमशः निःशुल्क अवधि के बाद 6 से 10 दिन और 10 दिनों के बाद के दो स्लैबों में बंट जाएगा। सीओपीटी ने तीन स्लैबों के प्रत्येक में क्रमशः 2.5 दिन, 7.5 दिन और 12.5 दिन पर कार का औसत विराम भेजा है और स्लैब वार दर पर निर्धारित किया है। सीओपीटी ने प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार के क्रमशः 1.5 गुणा और 2 गुणा पर दूसरे तथा तीसरे स्लैबों के लिए भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव किया है, जिसे हमारी गणना में बनाए रखा गया है। सीओपीटी ने भंडारण प्रभारों के परिकलन के लिए गणनाएं भेजी हैं और दर्शाया है कि भंडारण प्रभारों से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों पर प्रचालक द्वारा पूरी की जाएगी। सीओपीटी द्वारा यथा अनुसरित यही दृष्टिकोण सुविचारित किया गया है। संशोधित भंडारण प्रभार तदनुसारी तीन स्लैबों के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित रु 16.3, रु 24.5 और रु 32.7 प्रति कार प्रतिदिन के स्थान पर निःशुल्क अवधि के बाद 5 दिनों के प्रथम स्लैब के लिए रु 16.40 प्रति कार प्रतिदिन और अगले दो स्लैबों के लिए क्रमशः रु 24.60 और रु 32.80 परिगणित होता है।

- (v). पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से, विविध प्रभार कारों के लिए अलग-अलग निर्धारित नहीं किए गए हैं। समेकित प्रहस्तन प्रभार में कार प्रहस्तन से संबंधित सभी संयोगिक तथा विविध सेवाओं को कवर करेगी।

(ग). सीमेंट प्रहस्तन गतिविधि:

- (i). जैसाकि पहले बताया गया है, सीमेंट के लिए निर्धारित 10.28 लाख टन सर्वोत्तम क्षमता, सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता का 5 लाख टन परियोजना के बाहर जलयान से भंडारण क्षेत्र तक सीधे पम्प किया जाएगा और इसलिए परिकल्पित बैगिंग तथा अग्रेषण सुविधा का उपयोग नहीं करेंगे। यह इस संदर्भ में है, जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने पूंजी लागत, प्रचालन लागत और राजस्व अपेक्षा को दो पृथक गतिविधियों अर्थात् जलयान से सिलो तक स्थानांतरण और सीमेंट पैकिंग एवं अग्रेषण में पृथक्कृत करता है।
- (ii). सीमेंट प्रहस्तन सेवा के लिए कुल राजस्व अपेक्षा सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु 3382.8 लाख के स्थान पर रु 3377.68 परिगणित होता है। इसमें, जलयान से सिलो तक स्थानांतरण से राजस्व अपेक्षा रु 195.63 पर अनुमानित की गई है और सीमेंट पैकेजिंग तथा अग्रेषण के लिए यह तदनुरूपी गतिविधियों के लिए सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु 195.7 लाख और रु 3187.1 लाख के स्थान पर रु 3182.10 लाख पर अनुमानित किया गया है।
- (iii). जलयान से सिलो तक सीमेंट के स्थानांतरण के लिए अनुमानित सम्पूर्ण राजस्व अपेक्षा प्रहस्तन दर विपथित करने के लिए सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता में बांटा गया है क्योंकि यह राजस्व पूरी तरह से जलयान से तट तक प्रहस्तन पूरा करने के लिए राजस्व की वसूली करने के लिए है। पत्तन ने कहा है कि तटीय कार्गो की हिस्सेदारी 95 प्रतिशत होगी और 5 प्रतिशत विदेशी कार्गो होगा। रु 195.63 लाख पर अनुमानित संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, 10.28 लाख टन पर निर्धारित सीमेंट की समग्र सर्वोत्तम क्षमता के लिए प्रहस्तन दर सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय कार्गो के लिए रु 18.44 प्रति टन और रु 30.74 प्रति टन विदेशी कार्गो के स्थान पर विदेशी कार्गो के लिए रु 30.69 प्रति टन और तटीय कार्गो के लिए रु 18.41 प्रति टन हो जाता है।
- (iv). सीमेंट पैकेजिंग तथा अग्रेषण के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा के संदर्भ में, मूल प्रस्ताव में, सीओपीटी ने अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन प्रभार और भंडारण एवं विविध प्रभार के लिए 5-5 प्रतिशत प्रभाजित किया था। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में, सीओपीटी ने निवेदन किया है कि सीमेंट, पर्यावरणीय चिंताओं तथा संबंधित सफाई के मामले में, जिसके लिए विविध प्रभार वसूल किए गए हैं वे अभियंत्रित प्रणाली के अधीन पम्प किए जा रहे कार्गो की वजह से सिलोस को प्रदूषित होगा जैसा स्पिलजों के लिए छोटे कक्ष के साथ तेल के मामले में। इसलिए, कुल राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभारों के बीच क्रमशः 95 प्रतिशत और 5 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया गया है। टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, इसका 90 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन और भंडारण तथा विविध प्रभारों के लिए 5-5 प्रतिशत लिया जाना चाहिए। तथापि, इस मामले में चूंकि कोई विविध सेवा परिकल्पित नहीं की गई है, सीओपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों में विविध प्रभार से संबंधित 5 प्रतिशत मानक जोड़ा है और पैकेजिंग तथा अग्रेषण और भंडारण प्रभारों के बीच क्रमशः 95 प्रतिशत और 5 प्रतिशत पर प्रभाजन का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित राजस्व अपेक्षा के अनुपात पर विश्वास किया गया है और स्वीकार किया गया है।

पैकेजिंग तथा अग्रेषण गतिविधि के लिए रु 3182.10 लाख पर अनुमानित संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, समेकित पैकेजिंग एवं अग्रेषण प्रभार में प्रभाजित राजस्व भंडारण प्रभारों के लिए क्रमशः रु 3022.99 लाख और रु 159.10 लाख है।

- (v). सीमेंट पैकेजिंग और अग्रेषण के लिए अप्रकट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित की गई हैं ताकि पैकेजिंग और अग्रेषण सुविधा प्राप्त करते हुए 5.281 लाख टन की अनुमानित सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता में बांटते हुए राजस्व अपेक्षा की पूर्ति की जा सके।

सीओपीटी ने 95 प्रतिशत पर तटीय कार्गो और 5 प्रतिशत पर विदेशी कार्गो की हिस्सेदारी भेजी है। यह देखा गया है कि सीओपीटी ने पैकेजिंग तथा अग्रेषण प्रभारों के लिए विदेशी कार्गो हेतु प्रस्तावित दर के 60 प्रतिशत पर तटीय कार्गो में रियायत स्वीकृत करने के राजस्व प्रभाव पर विचार किया है और विदेशी कार्गो के लिए 921.85 प्रति टन और तटीय कार्गो के लिए रु 553 प्रति टन की दर प्रस्तावित की है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि तत्कालीन पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अपने पत्र सं. पीआर-14019/29/2001-पीजी दिनांक 1 जनवरी 2005 द्वारा जारी किए गए नीति निदेश को अधिसूचित करते हुए आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 के अनुसार, कार्गो संबंधित प्रभारों में रियायत घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण तथा घाट से/को भंडारण यार्ड के लिए स्थानांतरण प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर लागू है। इस प्रकार, एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश में पैकेजिंग तथा अग्रेषण प्रभारों के मामले में तटीय रियायत परिकल्पित नहीं की गई थी। ऐसी स्थिति में, रु 572.43 प्रति टन की एकसमान दर पैकेजिंग तथा अग्रेषण प्रभारों के लिए प्रभाजित रु 3022.99 लाख की संशोधित अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए विदेशी तथा तटीय कार्गो के लिए रु 572.43 प्रति टन की एकसमान दर निर्धारित की गई है।

- (vi). जैसाकि पहले बताया गया है, अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए प्रभाजित है। सीओपीटी में प्रचलित स्थिति के आधार पर आयात कार्गो और निर्यात कार्गो दोनों के लिए सीओपीटी ने 7 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया था। सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 7 दिनों की निःशुल्क अवधि पर विचार किया गया है।

सीओपीटी ने अनुमान लगाया है कि पैकेजिंग तथा अग्रेषण सुविधा प्राप्त करते हुए सीमेंट की सर्वोत्तम क्षमता का 20 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। सीओपीटी के अनुमानों के अनुसार, सर्वोत्तम क्षमता के उक्त 20 प्रतिशत में से, 80 प्रतिशत निःशुल्क अवधि के बाद 7 दिनों के प्रथम स्लैब के अधीन भंडारण प्रभार और प्रत्येक 10 प्रतिशत 8 से 14 दिनों के अगले दो स्लैबों तथा निःशुल्क अवधि के बाद 14 दिनों के बाद में बांटा जाएगा। सीओपीटी ने तीन स्लैबों के प्रत्येक में क्रमशः 3.5 दिन, 10.5 दिन और 17.5 दिन पर कार्गो का औसत विराम भेजा है और स्लैब वार दर निर्धारित की है। सीओपीटी ने प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार के क्रमशः 1.5 गुणा और 2 गुणा पर दूसरे तथा तीसरे स्लैबों के लिए भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव किया है, जिसे हमारी गणना में बनाए रखा गया है। सीओपीटी ने भंडारण प्रभारों के परिकलन के लिए गणनाएं भेजी हैं और दर्शाया है कि भंडारण प्रभारों से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों पर प्रचालक द्वारा पूरा किया जाएगा। सीओपीटी द्वारा यथा अनुसरित समान दृष्टिकोण पर विचार किया गया है। संशोधित भंडारण प्रभार निःशुल्क अवधि के बाद 7 दिनों के प्रथम स्लैब के लिए रु 19.13 प्रति टन प्रतिदिन और तदनुरूपी तीन स्लैबों के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित रु 20.34, रु 30.51 और रु 40.68 प्रति टन प्रतिदिन के स्थान पर क्रमशः अगले दो स्लैबों के लिए रु 28.70 और रु 38.26 परिगणित होता है।

(vii). पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से, सीमेंट के लिए विविध प्रभार अलग से निर्धारित नहीं किया गया है। समेकित प्रहस्तन प्रभार सीमेंट प्रहस्तन से संबंधित सभी संयोगिक तथा विविध सेवाओं को कवर करेगा।

(ख). खाद्यान्न प्रहस्तन गतिविधि:

(i). खाद्यान्न प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु 1075.7 लाख के स्थान पर रु 1064.16 लाख परिगणित होता है।

(ii). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित की जाने वाली कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत, प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए 5-5 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करते हैं।

तदनुसार, कुल राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन रु 957.74 लाख प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभारों तथा विविध प्रभार के लिए क्रमशः प्रत्येक रु 53.21 लाख है।

(iii). सीओपीटी ने 95 प्रतिशत पर खाद्यान्नों के तटीय प्रहस्तन और 5 प्रतिशत पर विदेशी की हिस्सेदारी का अनुमान लगाया है। तटीय रियायत पर सरकारी नीति के अनुसार, तटीय कारों के प्रहस्तन के लिए दर विदेशी दर के 60 प्रतिशत होगी। खाद्यान्नों के अनुमानित थ्रुपुट के आधार पर, उसकी तटीय रियायत के राजस्व प्रभाव के साथ विदेशी तथा तटीय खाद्यान्न की हिस्सेदारी और प्रहस्तन सेवाओं से अनुमानित राजस्व अपेक्षा, खाद्यान्न के लिए समेकित प्रहस्तन दर काउंटरपार्ट के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु 332.77 प्रति टन के स्थान पर खाद्यान्न (विदेशी) के लिए रु 329.12 प्रति टन और पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु 199.62 प्रति टन के स्थान पर खाद्यान्न (तटीय) के लिए रु 197.47 प्रति टन परिगणित होता है।

(iv). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद स्थानांतरण क्षेत्र पर कार्गो के भंडारण के लिए वसूली-योग्य है। सीओपीटी ने आयात कार्गो तथा निर्यात कार्गो दोनों के लिए 7 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की थी और वह सीओपीटी में प्रचलित स्थिति पर आधारित बताया गया था। सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 7 दिनों की निःशुल्क अवधि पर विचार किया गया है। सीओपीटी ने अनुमान लगाया है कि सर्वोत्तम क्षमता का 75 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। सीओपीटी के अनुमानों के अनुसार, सर्वोत्तम क्षमता के उक्त 75 प्रतिशत में से, 33.33 प्रतिशत निःशुल्क अवधि के बाद 7 दिनों के प्रथम स्लैब के अधीन भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा और प्रत्येक 33.33 प्रतिशत 8 से 14 दिनों और निःशुल्क अवधि के 14 दिनों बाद के दो स्लैबों में स्पिल ओवर किया जाएगा। सीओपीटी ने तीन स्लैबों के प्रत्येक में क्रमशः 3.5 दिन, 10.5 दिन और 17.5 दिनों पर कार्गो का औसत विराम प्रेषित किया है और स्लैब-वार दर पर निर्धारित किया गया है। सीओपीटी ने प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार के क्रमशः 1.5 गुणा और 2 गुणा पर दूसरे तथा तीसरे स्लैबों के लिए भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव किया है जिसमें हमारी गणना में बनाए रखा गया है। सीओपीटी ने भंडारण प्रभारों के परिकलन के लिए गणनाएं भेजी हैं और दर्शाया है कि भंडारण प्रभारों से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों पर प्रचालक द्वारा पूरी की जाएगी। सीओपीटी द्वारा यथा अनुसरित यही दृष्टिकोण सुविचारित किया गया है। संशोधित भंडारण प्रभार निःशुल्क अवधि के बाद 7 दिनों के प्रथम स्लैब के लिए रु 0.88 प्रति टन प्रतिदिन और तदनुरूपी तीन स्लैबों के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित रु 0.85, रु 1.28 और रु 1.70 प्रति टन प्रतिदिन के स्थान पर क्रमशः अगले दो स्लैबों के लिए रु 1.32 और रु 1.76 प्रति टन परिगणित होता है।

(v). संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, खाद्यान्न के लिए विविध प्रभार हेतु प्रशुल्क सीमा सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित रु 11.46 प्रति टन के स्थान पर रु 11.33 प्रति टन परिगणित होता है। सीओपीटी ने बताया है कि खाद्यान्नों के लिए विविध प्रभारों की वसूली के लिए सेवाओं में पर्यावरण तथा प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, रक्षा तथा सुरक्षा उपाय आदि शामिल होगा। प्रस्तावित दरमान में सीओपीटी द्वारा निर्धारित प्रासंगिक शर्तें अनुमोदित की गई हैं क्योंकि वे अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में किए गए निर्धारण के समान हैं।

(ड). टिम्बर तथा अन्य कार्गो (अर्थात् बैग सीमेंट, बैग निर्माण सामग्री और बैग खाद्यान्न) प्रहस्तन गतिविधि:

- (i). टिम्बर प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु0 910.00 लाख के स्थान पर रु0 946.45 लाख परिगणित होता है। अन्य कार्गो से कुल राजस्व अपेक्षा सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु0 258.33 लाख के स्थान पर रु0 260.41 लाख परिगणित होता है।
- (ii). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित किए जाने वाले कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत, भंडारण प्रभार और विविध प्रभारों के लिए 5-5 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करते हैं। पत्तन ने सितम्बर 2013 के अपने मूल प्रस्ताव और अनुवर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार राजस्व अपेक्षा के प्रभाजन का प्रस्ताव किया था। तथापि, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8 नवम्बर 2013 और अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 2 दिसम्बर 2013 में, सीओपीटी ने अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 95 प्रतिशत और इस कार्गो श्रेणी के मामले में विविध प्रभार के लिए 5 प्रतिशत प्रभाजन का प्रस्ताव किया था।

पत्तन ने निवेदन किया है कि टिम्बर लट्टों और टिम्बर लट्टों से इतर अन्य कार्गो का भंडारण क्यू 1 - क्यू 3 परियोजना के लिए टर्मिनल के भीतर परिकल्पित नहीं किया गया है। उत्तराई पर टिम्बर लट्टों और अन्य कार्गो परियोजना क्षेत्र के बाहर स्टेक यार्ड में स्थानांतरित किया जाएगा। टिम्बर के मामले में जहां तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए परियोजना क्षेत्र पर संयोगिक भंडारण अपेक्षित होगा और निःशुल्क अवधि में शामिल किया जाएगा, और इसलिए, टिम्बर लट्टों के लिए भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं किए गए हैं।

अन्य कार्गो के लिए, उनकी कुल क्षमता टिम्बर तथा अन्य कार्गो की कुल सर्वोत्तम क्षमता का 25 प्रतिशत होते हुए 0.82 लाख टीपीए है जोकि महत्वपूर्ण नहीं है, इसलिए पत्तन ने समर्पित भंडारण सुविधाएं उपलब्ध करवाने के लिए परिकल्पना नहीं की थी। ये कार्गो सीधे जलयान साइड से/को निकासित/भरा जाएगा। पत्तन ने पुष्टि की है कि टिम्बर तथा अन्य बैग कार्गो द्वारा परियोजना क्षेत्र के बाहर भंडारण, यदि अपेक्षित हो, प्राप्त करने की उम्मीद है। कोचीन पत्तन ने बताया है कि परियोजना क्षेत्र के बाहर पत्तन गोदाम ऐसे कार्गो के लिए किराये पर दिया जा सकता है। इसलिए, भंडारण प्रभार ऐसे कार्गो के लिए प्रस्तावित नहीं किया गया है। इस प्रकार, केवल प्रहस्तन तथा विविध प्रभार टिम्बर लट्टों और अन्य कार्गो के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं करने के लिए सीओपीटी द्वारा स्पष्ट किए गए कारण के मद्देनजर, सीओपीटी द्वारा प्रहस्तन प्रभार के लिए 95 प्रतिशत और विविध प्रभार के लिए 5 प्रतिशत पर राजस्व अपेक्षा है।

तदनुसार, कुल संशोधित राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन टिम्बर के लिए रु0 899.12 लाख प्रहस्तन प्रभार और प्रहस्तन प्रभार के लिए रु0 864.5 लाख और भंडारण प्रभारों के लिए रु0 45.50 लाख पर सीओपीटी द्वारा प्रभाजित राजस्व अपेक्षा के स्थान पर भंडारण प्रभारों के लिए रु0 47.32 लाख है।

अन्य कार्गो के लिए कुल संशोधित राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन प्रहस्तन प्रभार के लिए रु0 245.4 लाख और भंडारण प्रभारों के लिए रु0 12.9 लाख पर सीओपीटी द्वारा प्रभाजित राजस्व अपेक्षा के स्थान पर प्रहस्तन प्रभार के लिए रु0 247.38 लाख और भंडारण प्रभारों के लिए रु0 13.02 लाख है।

- (iii). सीओपीटी ने 5 प्रतिशत पर टिम्बर के तटीय प्रहस्तन और 95 प्रतिशत पर विदेशी की हिस्सेदारी का अनुमान लगाया है। अन्य कार्गो के संदर्भ में, तटीय तथा विदेशी की हिस्सेदारी क्रमशः 25 प्रतिशत और 75 प्रतिशत पर सीओपीटी द्वारा परिकल्पित किया गया है।

तटीय रियायत पर सरकारी योजना के अनुसार, तटीय कारों के प्रहस्तन के लिए दर विदेशी दर का 60 प्रतिशत होगी। खाद्यान्नों के अनुमानित थ्रुपुट के आधार पर, तटीय रियायत के राजस्व प्रभाव के साथ विदेशी तथा तटीय खाद्यान्न की हिस्सेदारी और प्रहस्तन सेवाओं से अनुमानित राजस्व अपेक्षा, टिम्बर के लिए समेकित प्रहस्तन दर काउंटरपार्ट के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु0 262.71 प्रति टन के स्थान पर टिम्बर (विदेशी) के लिए रु0 273.67 प्रति टन और पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु0 157.59 प्रति टन के स्थान पर टिम्बर (तटीय) के लिए रु0 164.20 प्रति टन परिगणित होता है।

इसी प्रकार, अन्य कार्गो के लिए समेकित प्रहस्तन दर काउंटरपार्ट के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु0 243.98 प्रति टन के स्थान पर अन्य कार्गो (विदेशी) के लिए रु0 245.97 प्रति टन और पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु0 146.36 प्रति टन के स्थान पर टिम्बर (तटीय) के लिए रु0 147.58 प्रति टन परिगणित होता है।

सीओपीटी ने यह कहने के लिए प्रस्तावित दरों को शासित करने वाली टिप्पणी को उपयुक्ततः संशोधित की थी कि अन्य कार्गो (बैग निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न) के लिए प्रशुल्क में जलयान से कार्गो की लदाई/उतराई तथा सीधे भरण/डिलीवरी शामिल होगी। पत्तन ने टिप्पणी द्वारा स्पष्ट किया है कि अन्य कार्गो के मामले में, कोई भंडारण सुविधा उपलब्ध नहीं करवाई गई है और कार्गो संचलन के लिए पोत से ट्रक तक सीधे उतराई की जाएगी।

टिम्बर के मामले में, प्रस्तावित दर परियोजना क्षेत्र के बाहर स्टेक यार्ड को संचलन के लिए जलयान से तट तक कार्गो की लदाई/उतराई कवर करने के लिए बताई गई है।

टिम्बर तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन प्रभार के संबंध में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणियां इस प्रकार उपयुक्ततः संशोधित की गई हैं कि इसमें दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी विविध सेवाओं के लिए प्रभार कवर करेगी।

- (iv). संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, टिम्बर तथा अन्य कार्गो के लिए विविध प्रभारों हेतु प्रशुल्क सीमा तदनुसारी कार्गो के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित रु0 13.57 प्रति टन और रु0 11.56 प्रति टन के स्थान पर क्रमशः रु0 14.12 प्रति टन और रु0 11.65 प्रति टन परिगणित होता है। सीओपीटी ने बताया है कि विविध प्रभारों की वसूली के लिए सेवाओं में पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, रक्षा तथा सुरक्षा उपाय आदि शामिल होंगे। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमान में निर्धारित प्रासंगिक शर्तें अनुमोदित की गई हैं क्योंकि वे अन्य महापत्तन न्यासों में अप्रकट प्रशुल्क आदेश में किए गए निर्धारण के समान हैं।

(च). बर्थ किराया सेवाएं:

- (i). बर्थिंग सेवा कार्य से राजस्व अपेक्षा सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु0 1895.9 लाख के स्थान पर रु0 1896.76 लाख (पूँजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ रु0 1387.3 लाख और रु0 509.43 लाख की प्रचालन लागत शामिल है) परिगणित होती है।
- (ii). सीओपीटी ने प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए तटीय पोतों तथा विदेशी पोतों के जीआरटी की हिस्सेदारी का अनुमान लगाते हुए सरकारी नीति के अनुसार तटीय पोतों के लिए रियायती बर्थ किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने तटीय तथा विदेशी की हिस्सेदारी कार, सीमेंट, खाद्यान्नों के मामले में 95 : 5 और टिम्बर तथा अन्य कार्गो के लिए पत्तन ने 25 : 75 के अनुपात में तटीय तथा विदेशी पोत की हिस्सेदारी का अनुमान लगाया है जिसपर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।
- (iii). सीओपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों की गणना के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। बर्थ किराया प्रभार पर पहुंचने के लिए सीओपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है। बर्थ किराया प्रभार की गणना कारों के पोत के जीआरटी में संशोधन के सिवाय सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए की गई है। सीओपीटी ने 1000 कारें प्रतिदिन के पार्सल आकार के साथ 11000 पर कार की जीआरटी का अनुमान लगाया है। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से, प्रहस्तन दर 1500 कारें प्रतिदिन की गई हैं। इसलिए, पोत का जीआरटी भी उपयुक्ततः संशोधित करने की जरूरत है। सीओपीटी ने पुष्टि की है कि 15000 जीआरटी पोत 1500 कारों का पार्सल आकार उठा सकता है और यह भी पुष्टि की है कि परियोजना के लिए 9.14 मीटर का प्रस्तावित डुबाव 15000 जीआरटी के पोत के आने के लिए पर्याप्त है। ऐसी स्थिति में, कार ढोने वाले पोत का जीआरटी संशोधित कर 15000 जीआरटी किया गया है।
- (iv). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, बर्थ किराया प्रभार के लिए संशोधित प्रशुल्क सीमा विदेशी पोत के लिए रु0 1.86 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों के लिए रु0 1.12 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होता है जोकि सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित विदेशी पोतों के लिए रु0 1.93 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों के लिए रु0 1.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा के स्थान पर निर्धारित किया गया है।
- (v). सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए रूपया मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए जाते हैं। इस प्राधिकरण ने विभिन्न पत्तनों पर अप्रकट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय निर्णय लिया था कि डॉलर मूल्यवर्गित बर्थ किराया निर्धारित करना अप्रकट प्रशुल्क मामलों, जिनकी वैधता 30 वर्ष होती है, में उपयुक्त नहीं होगा। तब यह निर्णय लिया गया था कि विदेशी मुद्रा पर वृद्धि आधारित डब्ल्यूपीआई लागू करना सही नहीं है क्योंकि अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा भिन्नता का अंदाज नहीं लगाया जा सकता और किसी असामान्य भिन्नताओं की स्थिति में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक को उस स्थिति का सामना करना पड़ेगा, निर्भर करता है कि किसी ओर वृद्धि होगी। अतः, इस प्राधिकरण द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि अप्रकट बर्थ किराया प्रभार केवल रूप में ही अनुमोदित किया जाए।

- (xi). कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसए) ने बताया था कि प्रस्तावित बर्थ किराया सीओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित बर्थ किराये की अपेक्षा लगभग 500 प्रतिशत अधिक है।

इसके अलावा, सीएसए ने अनुरोध किया है कि पत्तन शिपिंग लाइनों अथवा कार्गो के प्राप्तकर्ता से बर्थ किराये की वसूली का विकल्प देते हुए उपयुक्त टिप्पणी प्रस्तावित करे। प्रथम बिन्दु के संदर्भ में, जैसाकि सीओपीटी द्वारा सही बताया गया है, सीओपीटी के दरमान में निर्धारित बर्थ किराया 2005 के दिशानिर्देशों के अधीन लागत जमा माडल का अनुसरण करते हुए निर्धारित किया गया है। जबकि, 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करता है। बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए दो विकल्प निर्धारित किए जाने के बारे में सीएसए द्वारा कही गई बात के संदर्भ में, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि बर्थ किराया प्रभार पूरी तरह से कार्गो हितों द्वारा वहन किया जाता है और स्टीमर एजेंटों को परेषिती से लागत की पूरी प्रतिपूर्ति की जाती है। इसने भी बताया है कि टर्मिनल में संभावित कार्गो ज्यादातर केपटिव कार्गो होगा जहां केवल एक परेषिती होगा। बर्थ किराये की लागत, प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार एकल परेषिती द्वारा ही वहन किए जाएंगे। सीओपीटी ने बताया है कि सीएसए के सुझाव से परेषिती की लॉजिस्टिक

लागत के समग्र परिवहन पर कोई भारी बदलाव नहीं आएगा और इसलिए सीओपीटी ने प्रशुल्क प्रस्ताव में कोई विशेष टिप्पणी किए जाने के बारे में मांग नहीं की थी।

- (xii). आईएमसी ने दावा किया है कि 2008 के दिशानिर्देश वित्तीय लागत, रॉयल्टी तत्व आदि को कोई वेटेज नहीं देते हैं और इसलिए प्रचालक को वास्तविक प्रतिलाभ 16 प्रतिशत के स्वीकार्य प्रतिलाभ की अपेक्षा बहुत कम है। आईएमसी लिमिटेड ने राय व्यक्त की है कि इस पर विचार करते हुए 2013 के दिशानिर्देश ज्यादा तवज्जों देते हैं। तथापि, आईएमसी लिमिटेड ने बताया है कि प्रचालक के हित की रक्षा करने के लिए, बीओटी प्रचालक को प्रशुल्क संशोधन के लिए लागू किए जाने हेतु विकल्प दिया जाए, जैसे और जब सीओपीटी अथवा कोई अन्य महापत्तन न्यास प्रासंगिक घटक के लिए प्रशुल्क उपलब्ध करवाए जाते हैं जो संदर्भ प्रशुल्क के रूप में प्रयोग किए जा सकते हैं। जब सीओपीटी अथवा किसी महापत्तन न्यास प्रासंगिक घटक के लिए प्रशुल्क के साथ उपलब्ध करवाए जाते हैं तब प्रशुल्क संशोधन के लिए लागू करने हेतु आईएमसी लिमिटेड द्वारा किया गया उक्त अनुरोध 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधानों के अनुसार नहीं है। 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बीओपीटी प्रचालक 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार वाणिज्यिक प्रचालन की शुरुआत के दूसरे वर्ष से डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत पर स्वतः सूचकांकन के अधीन सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क के उच्चतम स्तर के भीतर प्रशुल्क लागू करना जारी रखेगा। तथापि, बीओटी प्रचालक के पास विकल्प है कि वह दूसरे वर्ष से आगे वर्ष-दर-वर्ष रियायत अनुबंध में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि पर सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क पर 15 प्रतिशत की सीमा के भीतर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क वृद्धि की मांग कर सकता है।
- (xiii). आईएमसी लिमिटेड ने बताया है कि प्रस्तावित भंडारण प्रभार असाधारण रूप से अधिक और अवास्तविक हैं और बताया है कि गणना के आधार में विसंगति है। उन्होंने यह उल्लेख भी किया है कि प्रस्तावित दर पर एकत्रित किया जाने वाला वास्तविक राजस्व निःशुल्क अवधि से अधिक संभावित वसूली की अपेक्षा काफी अधिक है। तथापि, इसके पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2013 में आईएमसी लिमिटेड द्वारा दर्शाया गया भंडारण राजस्व विस्तृत गणना द्वारा समर्थित किसी विश्लेषण से समर्थित नहीं किया गया है। यह देखा गया है कि सीओपीटी ने प्रस्तावित भंडारण प्रभारों पर पहुंचने की विस्तृत गणना भेजी है और भंडारण प्रभारों से अनुमानित राजस्व अपेक्षा के साथ इसका विधिवत् मिलान करते हुए प्रत्येक कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभारों पर राजस्व का अनुमान भी लगाया है। प्रस्तावित भंडारण पर पहुंचने के लिए सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण में ऐसी कोई विसंगति दिखाई नहीं दी थी। यह देखा गया है कि स्लैब-वार प्रस्तावित भंडारण प्रभारों पर पहुंचने में सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण अन्य अप्रकट प्रशुल्क आदेशों में भंडारण प्रभार पर पहुंचने में अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार है। भंडारण सुविधा प्राप्त करने की संभावना वाली कार्गो क्षमता के प्रतिशत के संबंध में सीओपीटी द्वारा परिकल्पित सभी पैरामीटर, पत्तन द्वारा सुविचारित प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए प्रत्येक स्लैब में निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो के औसत विराम पर विश्वास किया गया है और भंडारण प्रभार से राजस्व अपेक्षा अनुमानन के अनुमानन में संशोधन के लेखा पर भंडारण प्रभार संशोधित किया गया है जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में पहले ही स्पष्ट किया गया है।
- (xiv). उपयोक्ताओं में से एक, एसीएल ने अपनी टिप्पणियों में भी यह निवेदन किया था कि सीओपीटी के साथ इसके द्वारा सहमत एमओयू के अनुसार, इसे पत्तन के दरमान के अनुसार घाटशुल्क प्रभार तथा बर्थ किराया प्रभार, पाइलटेज, पत्तन देयताएं आदि अदा करने होंगे जो समय-समय पर लागू किए जाते हैं। उनकी चिंता यह है कि उनसे सामान्य प्रशुल्क की अपेक्षा अधिक वसूली नहीं की जानी चाहिए और सीओपीटी स्वामित्व वाले बर्थों पर सीमेंट कार्गो का प्रहस्तन करने वाली किसी अन्य कम्पनी की तुलना में अलामकारी स्थिति नहीं होनी चाहिए।
- इस संबंध में सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि क्यू-1 बर्थ वर्तमान में डायलएपिडेडिड स्थिति में है और क्रेन का बोझ नहीं ले सकता। यह अंतिम नहीं हो सकता और मै0 अम्बुजा सीमेंट्स लिमिटेड का प्रचालन जारी रखना सुनिश्चित करने के लिए पुनर्निर्मित किए जाने की जरूरत है। चूंकि क्यू 1 बर्थ वर्तमान में बहुत पुराना तथा डायलएपिडेडिड है, इसलिए एसीएल बर्थ के नीचे डिलीवरी पाइप लाइन्स उपलब्ध नहीं करवा सकता और पर्याप्त राशियां प्रचालन निष्पादित करने के लिए लगातार क्रेन की सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए एसीएल द्वारा खर्च की गई हैं। जब नया बर्थिंग ढांचा उपलब्ध है तो एसीएल बिना किसी हिन्दांस/रूकावटों सर्वोत्तम रूप से प्रचालन करने में समर्थ होगा। सीओपीटी ने बताया है कि चूंकि प्रशुल्क व्यवस्था नए बर्थ के विकास के पीपीपी मोड पर आधारित है, इसलिए प्रशुल्क में सही एकरूपता अन्य सीमेंट प्रचालनों के साथ सुनिश्चित नहीं की जा सकती। तथापि, पत्तन ने कहा है कि एसीएल को समग्र व्यय एमओयू में यथा परिकल्पित काफी हद तक समान रहेगा। सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि जलयान से सिलो तक सीमेंट के लिए प्रस्तावित प्रहस्तन दर सीओपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार रु0 43.70 की मौजूदा घाटशुल्क दर के स्थान पर तटीय कार्गो के लिए रु0 18.19 है। हालांकि परियोजना क्षेत्र में बर्थ किराया मौजूदा बर्थ की तुलना में उच्चतर है, इसे ज्यादातर कम किए गए घाटशुल्क द्वारा समायोजित किया गया है और यदि कोई अमहत्वपूर्ण वृद्धि होती है तो इसे नई बर्थिंग सेवाओं की सेवा प्राप्त किए जाने के समय एसीएल द्वारा आमेलित किया जाना चाहिए। यह देखा गया है कि सीओपीटी ने इस संबंध में एसीएल द्वारा अभिव्यक्त चिंता को संबोधित किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, यह प्राधिकरण अलग-अलग उपयोक्ताओं के साथ पत्तन द्वारा किए गए अलग-अलग अनुबंध पर जाने के लिए प्रवृत्त नहीं है। यह संबद्ध पत्तन न्यास पर है कि वह अपना प्रस्ताव तैयार करते समय उपयोक्ताओं की चिंताओं की ओर ध्यान दे।
- (xv). पत्तन ने तटीय पोत और विदेशगामी पोत की परिभाषा प्रस्तावित नहीं की है। इन दो शब्दावली की मानक परिभाषाएं जो सीओपीटी के दरमान में भी निर्धारित की गई हैं और सीओपीटी में बहुउपयोक्ता लिक्विड टर्मिनल की अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची क्यू 1 से क्यू 3 परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किए गए हैं।
- (xvi). सीओपीटी ने टर्मिनल प्रचालक द्वारा विलंबित धन-वापसी अथवा उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान के मामले में 2005 के दिशानिर्देशों में प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर दंडात्मक ब्याज का प्रस्ताव किया है। इसने बाद में बताया है कि प्रस्तावित टिप्पणी भारतीय स्टेट बैंक की आधार दर पर सही की जाए क्योंकि भारतीय स्टेट बैंक में प्रधान उधार दर मौजूद नहीं थी। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया गया है कि दंडात्मक ब्याज पर टिप्पणी सभी महापत्तन न्यासों की अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में एकसमान रूपसे 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार निर्धारित की गई है। इसलिए, यह उचित नहीं है कि केवल सीओपीटी के मामले में कोई भिन्न निर्धारण दिया जाए। अन्य महापत्तन न्यास में एकसमान रूप से दिया गया निर्धारण दरमान में निर्धारित किया गया है।
- (xvii). सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य शर्तें, बिल राशि पूर्णांकित करना, किसी भी आवेदन पर रु0 100 न्यूनतम वसूलीयोग्य प्रभार, रु0 100 से कम राशि के लिए कोई धन-वापसी/दावा नहीं, विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज, प्रचालक पर आरोप्य स्तर से अधिक विलंबों के लिए

उपयोक्ताओं को अदायगी नहीं करनी होगी आदि अन्य महापत्तनों/टर्मिनलों में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार पाए गए हैं। ये शर्तें इस शर्त के अधीन सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित की गई हैं कि वीओसीपीटी जैसे अन्य महापत्तन न्यासों में अप्रकट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मानक शर्तें दर्शाने के लिए मामूली संशोधन किया जाए। मानक शर्तें जैसे “विदेशगामी” अथवा “तटीय पोत” निर्धारित करने के लिए पोत की हैसियत, तटीय पोत/कार्गो पर रियायती दरें लागू करना और बिलिंग प्रयोजन के लिए कार्गो के सकल भार की गणना करना जिनमें सीओपीटी द्वारा चूक की गई थी उन्हें भी निर्धारित किया गया है।

- (xviii). पत्तन ने सितम्बर 2013 के अपने मूल प्रस्ताव और पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 अक्टूबर 2013 में यह टिप्पणी प्रस्तावित की थी कि ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दरें और शर्तें सरकारी दिशानिर्देशों और कोचीन पत्तन के दरमान में निर्धारित प्रावधान द्वारा शासित की जाएगी। सीओपीटी का मौजूदा दरमान में ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दरें और शर्तें निर्धारित नहीं की गई हैं। जब पत्तन को प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में ऐसी शर्त निर्धारित करने के लिए कारण स्पष्ट करने की सलाह दी गई थी तो पत्तन ने प्रस्तावित टिप्पणी के लिए कारण स्पष्ट करने की बजाय प्रस्तावित दरमान से इसे वापिस लेने का निर्णय लिया था। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने संबद्ध महापत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर यह टिप्पणी निर्धारित की है कि ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर शर्तें एनसीबी-3 में ताप कोयला प्रहस्तन के लिए वी.ओ. विदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और वीपीटी के कई आदेशों में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित की जाएगी। इसलिए, सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित शर्त यह कहते हुए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है कि ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थिंग प्रदान किए जाने के लिए दरें और शर्तें मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित की जाएगी।
- (xix). सीओपीटी ने दरों की प्रासंगिक अनुसूची के अधीन प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए समेकित प्रहस्तन प्रभार के अधीन कवर की जाने वाली विभिन्न सेवाओं को सूचीबद्ध किया है, जिसे यह शामिल करने के लिए टिप्पणी में मामूली संशोधन करने के अधीन अनुमोदित किया गया है कि इस दर में दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल होंगे। यह वीपीटी, वीओसीपीटी आदि के अप्रकट प्रशुल्क आदेश में किए गए संशोधन के अनुसार है।

- (xx). (क). जैसाकि पहले बताया गया है, 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। हालांकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते हैं कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों को देखे यह अनुमान लगाना अनुचित नहीं है कि पत्तन उचित तथा अर्जित किए जाने योग्य कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करेगा।

- (ख). सीओपीटी ने सितम्बर 2013 के अपने मूल प्रस्ताव में कारों, सीमेंट, खाद्यान्न, अन्य कार्गो के मामले में कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। तत्पश्चात, अन्य कार्गो के अधीन शामिल कार्गो को विनिर्दिष्ट किए जाने की हमारी सलाह पर, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अन्य कार्गो में टिम्बर, बैग पार्सल जैसे सीमेंट, अन्य निर्माण सामग्री और खाद्यान्न शामिल हैं और प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक उपयुक्ततः संशोधित किए गए हैं। दिसम्बर 2013 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, सीओपीटी ने टिम्बर प्रहस्तन के लिए एक अतिरिक्त उपस्कर के मददेनजर टिम्बर तथा अन्य कार्गो (टिम्बर से इतर) के लिए पृथक दर का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी ने इन दो कार्गो मदों को पृथक्कृत करते हुए संशोधित कार्यनिष्पादन मानक अग्रेषित नहीं किए थे। अन्य कार्गो के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक में कार्गो विवरण संशोधित किया गया है और संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में कार्गो विवरण के अनुसार टिम्बर तथा अन्य कार्गो (बैग निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न) के लिए अलग से प्रस्ताव किया है।

सीओपीटी ने कारों के लिए 1000 कारें प्रतिदिन, सीमेंट के लिए 5000 टन प्रतिदिन, खाद्यान्न के लिए 7500 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो 2500 टन प्रतिदिन के कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि उचित और अर्जित-योग्य कार्यनिष्पादन मानक जो पीपीपी परियोजना की सर्वोत्तम घाट क्षमता गणना में सुविचारित आउटपुट (प्रहस्तन) दर से कम नहीं होना चाहिए, प्रस्तावित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को सलाह देने का अनुरोध करते हुए पोत परिवहन मंत्रालय को एक पत्र भेजा गया है।

यह देखा गया है कि सभी मदों के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक प्रत्येक कार्गो मदों के लिए सर्वोत्तम क्षमता गणना में पत्तन द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर के स्तर पर सभी मदों के लिए हैं। जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, हमारे विश्लेषण में, कारों की प्रहस्तन दर 1500 कारें प्रतिदिन पर सुविचारित की गई है। ऐसी स्थिति में, सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित प्रहस्तन दर के स्तर पर 1500 कारें प्रतिदिन पर कार के कार्यनिष्पादन मानक को संशोधित करना उचित है।

17.1. 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क सीमाएं 2008 के 1 जनवरी और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक प्रत्येक वर्ष स्वतः सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों को उधार लेते हुए 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9 विनिर्दिष्ट करता है कि संदर्भ प्रशुल्क 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में यथा उपलब्ध करवाए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित किया जाएगा अर्थात् 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन टीएएमपी के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए अनुवर्ती प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए डब्ल्यूपीआई का 60 प्रतिशत। वर्तमान मामले में, पूंजी लागत का अनुमानन और अप्रकट प्रशुल्क गणना में सुविचारित प्रचालन लागत की इकाई दर वर्ष 2013 के अनुसार है। इसलिए, यह 1 जनवरी 2013 को प्रत्येक वर्ष समायोजित समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाला आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए उपयुक्त और प्रासंगिक पाया गया है।

17.2. उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।

- 17.3. संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुबंध-II रूप में संलग्न की गई है और हमारे द्वारा यथा संशोधित सीओपीटी में माटनचेरी घाट में क्यू 1 से क्यू 3 पर बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए कार्यनिष्पादन मानक अनुबंध-III रूप में संलग्न किए गए हैं।
- 17.4. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीओपीटी में माटनचेरी घाट में क्यू 1 से क्यू 3 पर बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है और कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करता है।
- 17.5. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज और तत्पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत अनुबंध में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, सीओपीटी को यह सलाह दी जाती है कि संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पाद मानक बोली दस्तावेज और तत्पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत अनुबंध में शामिल किए जाएं, जैसाकि पत्तन द्वारा सहमति व्यक्त की गई है।
- 18.1. वाणिज्यिक प्रचालन शुरू होने की तारीख (सीओडी) से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा उपलब्ध करवाए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगी।
- तथापि, पीपीपी प्रचालक अनुगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन मानको ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क अधिकतम सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से प्रभावी होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- 18.2. प्रस्ताव प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए अथवा रियायत करार में यथा शामिल किए गए पिछले 12 महीनों में, जैसी भी स्थिति हो, कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्रमाणपत्र के साथ इस प्राधिकरण को जमा किया जाएगा।
- 18.3. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के मतों की मांग करेगा।
- 18.4. पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक प्रचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण अनुवर्ती वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक अनुवर्ती वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।
- 18.5. महापत्तन न्यास के मतों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो वह अगले वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।
- 18.6. कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानकों पर विचार करेगा और प्रचालक द्वारा इसका अनुपालन किया जाएगा। टीएमपी प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा खारिज करने पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाया गया उदाहरण अनुसरित करेगा।
- 18.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव इस शर्त के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः अधिसूचित किया जाएगा कि पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित होगी। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव जमा करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अनुगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।
- 18.8. यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालकों द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है जो बाद में अभ्यावेदन की जांच करेगा और संबद्ध महापत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष देगा। महापत्तन न्यास तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्ष पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- 18.9. रियायत अनुबंध के हस्ताक्षर होने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध प्रचालक रियायत अनुबंध इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा जिसे वह अपनी वेबसाइट पर डालेगा।
- 18.10. पीपीपी प्रचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत घुमाव समय, औसत बर्थिंग-पूर्व प्रतीक्षा समय एवं प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्टें इस प्राधिकरण को भेजेगा। प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद एक महीने के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा तिमाही रिपोर्टें जमा की जाएंगी। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण को अपेक्षित होगी, वह भी समय-समय पर उन्हें भेजी जाएगी।
- 18.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से सभी ऐसी प्राप्त सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण कुछ ऐसे विशेष आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं करने के बारे में किसी प्रचालक से अनुरोध प्राप्त होने पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य और उनके प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव शामिल किया जाना चाहिए। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन पपप/4/असाधारण/143/13]

माटनचैरी घाट, कोचीन पत्तन में कारों तथा बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन करने के लिए अपफ्रेंट प्रशुल्क का निरूपण

अनुसू - I

क्र.सं.	विवरण	सैडोबोटी द्वारा पर रिफॉर 2 दिसम्बर 2013 द्वारा प्रेषित अंतिम संशोधित अनुमान	टैलरने द्वारा सुशोधित अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता		
(क)	सर्वोत्तम क्षमता - कारें		
(i)	सर्वोत्तम घाट क्षमता		
(ब)	संशोधित कारों प्रतिदिन	1000	1500
(ब)	दिनों की सं.	365	365
(ग)	सामयिकता का स्तर	70%	70%
(घ)	सर्वोत्तम घाट क्षमता (0.7*1000*365) कारों में प्रतीक	255500	383250
(ii)	कारों की सर्वोत्तम चार्ज क्षमता		
(ब)	कुल चार्ज (कारों) प्रतिदिन	1000	1500
(ब)	अंतिम स्टॉक इन्वॉइ (च)	1	1
(ग)	दिनों की संख्या में अवधि (ली)	365	365
(घ)	चार्ज का रक (रु)	1	1
(घ)	अंतिम प्रेषित समय (ली)	4	4
(घ)	70 प्रतिशत उन्मुखित पर सर्वोत्तम चार्ज क्षमता (0.7*चार्ज*घं/रु*ली) कारों में प्रतीक	63875	95813
(iii)	सर्वोत्तम क्षमता कारों में प्रतीक	63875	95813
(iv)	सर्वोत्तम क्षमता के लिए उन्मुखित कारें दिनों की सं.	64	64
	सर्वोत्तम क्षमता/कारों की क्षमता पर		
(v)	70 प्रतिशत उन्मुखित पर उन्मुख चार्ज की क्षमता (2 कारें * 365 कारें प्रतिदिन * 70% सर्वोत्तम उन्मुखित) - 64 कारें प्रतिदिन कार चार्ज क्षमता की क्षमता	447	447
(ब)	कुल उन्मुखित कारों की सर्वोत्तम घाट क्षमता		
(i).	संशोधित कारों नदी की क्षमता की हिस्सेदारी		
	सीमेंट की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (रु०1)	46%	46%
	खाद्यान्न की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (रु०2)	14%	14%
	टिम्बर तथा अन्य कार्गो की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (रु०3)	40%	40%
(ii).	चार्जों की क्षमता पर		
	- सीमेंट देने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी)	5000	5000
	- खाद्यान्न देने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी2)	7500	7500
	- टिम्बर तथा अन्य कार्गो देने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (पी3)	2500	2500
(iii).	उन्मुखित की सर्वोत्तम क्षमता रु०1/चार्ज		
	- सीमेंट (रु०1 * घं1 * 439.10 दिने) (संशोधित प्रस्ताव - 447 दिने)	1028100	1028100
	- खाद्यान्न (रु०2 * घं2 * 439.10 दिने) (संशोधित प्रस्ताव - 447 दिने)	469350	469350
	- टिम्बर तथा अन्य कार्गो (रु०3 * घं3 * 439.10 दिने) (संशोधित प्रस्ताव - 447 दिने)	447000	447000
(iii).	उन्मुखित की सर्वोत्तम क्षमता (सर्व रु०1/चार्ज) और चार्ज इन्वॉइस रु०	चार्ज तब रु०1/चार्ज इन्वॉइस रु०	चार्ज रु०1/चार्ज इन्वॉइस रु०
	- सीमेंट	10.28	1028100
	- खाद्यान्न	4.69	469350
	- टिम्बर तथा अन्य कार्गो	4.47	447000
	- कारों की कुल सर्वोत्तम क्षमता	19.43	1944450
	- कारों की कुल सर्वोत्तम क्षमता (इन्वॉइस)	63875	95813

माटनचैरी घाट, कोचीन पत्तन में कारों तथा बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन करने के लिए अपफ्रेंट प्रशुल्क का निरूपण

अनुसू - I

क्र.सं.	विवरण	सैडोबोटी द्वारा पर रिफॉर 2 दिसम्बर 2013 द्वारा प्रेषित अंतिम संशोधित अनुमान	टैलरने द्वारा सुशोधित अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता		
(क)	सर्वोत्तम क्षमता - कारें		
(i)	सर्वोत्तम घाट क्षमता		
(क)	संशोधित कारों प्रतिदिन	1000	1500
(ख)	दिनें की सं.	365	365
(ग)	सामयिकता का स्तर	70%	70%
(घ)	सर्वोत्तम घाट क्षमता (0.7*1000*365) कारों में प्रतीक	255500	383250
(ii)	कारों की सर्वोत्तम कार्य क्षमता		
(क)	कुल मूल्य (कारों) स्लॉट (सी)	1000	1500
(ख)	अंतिम स्लॉक इन्वॉइ (एच)	1	1
(ग)	दिनें की संख्या में अवधि (सी)	365	365
(घ)	सैं कारक (एच)	1	1
(ङ)	अंतिम प्रिशन समय (सी)	4	4
(च)	70 प्रतिशत उन्मोचित पर सर्वोत्तम बार्हें बनाता (0.7*सैं*एच/एच*सी) कारों में प्रतीक	63875	95813
(iii)	सर्वोत्तम क्षमता कारों में प्रीति	63875	95813
(iv)	सर्वोत्तम क्षमता के लिए उन्मोचित कारें दिनें की सं.	64	64
	सर्वोत्तम क्षमता/कारों की क्षमता पर		
(v)	70 प्रतिशत उन्मोचित पर उन्मोच्य कारें की क्षमता (2 सैं * 365 सैं दिनें 70% सर्वोत्तम उन्मोचिता) - 64 सैं दिनें कार का क्षमता क्षमता	447	447
(क)	कुलप्रदर्शित कारों की सर्वोत्तम घाट क्षमता		
(i).	सिमेंट कारों नदी की क्षमता की हिस्सेदारी		
	सिमेंट की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एच1)	46%	46%
	खाद्यान्न की क्षमता की हिस्सेदारी (एच2)	14%	14%
	टिम्बर तथा अन्य कार्गो की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी (एच3)	40%	40%
(ii).	पोतों की प्रहस्तन दर		
	- सिमेंट ढेरने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (सी1)	5000	5000
	- खाद्यान्न ढेरने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (सी2)	7500	7500
	- टिम्बर तथा अन्य कार्गो ढेरने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (सी3)	2500	2500
(iii).	टैलरने की सर्वोत्तम क्षमता टर्ने में/वॉरिफ		
	- सिमेंट (एच1 * सैं1 * 439.10 दिनें) (संशोधित प्रस्ताव - 447 दिनें)	1028100	1028100
	- खाद्यान्न (एच2 * सैं2 * 439.10 दिनें) (संशोधित प्रस्ताव - 447 दिनें)	469350	469350
	- टिम्बर तथा अन्य कार्गो (एच3 * सैं3 * 439.10 दिनें) (संशोधित प्रस्ताव - 447 दिनें)	447000	447000
(iii).	टैलरने की सर्वोत्तम क्षमता (सब टर्ने में/वॉरिफ) और कारें इन्वॉइस में	कारों सब टर्ने में/कार इन्वॉइस में	कारों टर्ने में/कार इन्वॉइस में
	- सिमेंट	10.28	1028100
	- खाद्यान्न	4.69	469350
	- टिम्बर तथा अन्य कार्गो	4.47	447000
	- कारों की कुल सर्वोत्तम क्षमता	19.43	1944450
	- कारों की कुल सर्वोत्तम क्षमता (इन्वॉइस)	63875	95813

अनुबंध-II

कोचीन पत्तन न्यास

क्यू 1 – क्यू 3 पर बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए अपक्रॉफ्ट प्रशुल्क अनुसूची

1. परिभाषाएं – सामान्य

इन दरमान में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करें, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii) “दिवस” का अर्थ दिन के 06:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन 06:00 बजे समाप्त 24 घंटों की अवधि होगी।

2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) पोत की हैसियत, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’ श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख) ताप कोयला से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ग) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभार घाटशुल्क सहित, पर प्रभार्य होंगी।
(घ) ऐसे विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन “ख” को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन “क” पर पहुंचता है, इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (iii) **विलंबित भुगतानों/वापसियों पर दंडात्मक ब्याज :**
(क) प्रयोक्ता इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित धन-वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
(ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
(ग) धन-वापसियों में विलंब सेवाओं के समाप्त होने अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिनती किया जाएगा।
(घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां इस दरमान में शर्त के रूप में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित किया गया हो।
- (iv) सभी परिगणित प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
(क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकम दरें हैं, इसी प्रकार, कटौतियां और छूट निम्नतर हैं। प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक कटौती और छूट दे सकता है।
(ख) प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने के लिए अधिशासी निर्धारित सशर्तताओं को युक्तिसंगत भी बना सकता है, बशर्ते यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होती हैं।
(ग) प्रचालक को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सशर्तताओं के युक्तिकरण को सार्वजनिक करना होगा और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सशर्तताओं में आगे होने वाले किन्हीं परिवर्तनों को सार्वजनिक करना जारी रखना होगा बशर्ते नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (v) किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा कुल भार अथवा माप गणना में, 0.5 तक और सहित दशमलव को 0.5 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.5 से अधिक का दशमलव एक इकाई रूप में माना जाएगा सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (vi) किसी एक आवेदन/बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल सौ रुपया (₹ 100) होना चाहिए।
- (vii) वापसी के किसी दावे पर तब तक कार्यवाही नहीं की जाएगी जब तक वापसी-योग्य राशि ₹ 100/- अथवा ज्यादा न हो। इसी प्रकार, यदि प्रचालक को देय राशि ₹ 100/- से कम हो, टर्मिनल प्रचालक किसी अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों के अधीन मांग नहीं करेगा।
- (viii) प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

3. बर्थ किराये के लिए प्रभार

3.1. बर्थ किराये के लिए प्रभार

टर्मिनल में आने वाले पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार हैं और उसके नीचे दी गई शर्त के अधीन हैं:-

जीआरटी	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (₹ में)	तटीय पोत (₹ में)
जीआरटी की कोई मात्रा	1.86	1.12

3.2. शर्तें

- (i) बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देने के समय के 4 घंटे बाद रूक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों की अपेक्षा से अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि अतिरिक्त होगी।
- (ii) पोत के मास्टर/एजेंट पक्षीय मौसम परिस्थितियों और ज्वारभाटीय संचलनों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- (iii) झूठे सिग्नल के लिए दंडात्मक बर्थ किराया बर्थ किराया प्रभारों के एक दिन (24 घंटे) के समकक्ष होगा।

“झूठा सिग्नल” तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और तब पूर्वानुमान में पाइलट की मांग करता है जब वह इंजन के तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन के पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें वह तैयार होने का सिग्नल शामिल नहीं होगा जब एक पोत पक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि नेविगेशन अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों की वजह से नौचालन के लिए समर्थ नहीं हो।

- (iv) तब कोई बर्थ किराया प्रभारित नहीं किया जाएगा जब पोत टर्मिनल बर्थ में निष्क्रिय रहते हैं जब प्रचालक उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से प्रचालन नहीं किए जा सकते।
- (v) ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थ किराया:
ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित की जाएंगी।

4. कार्गो प्रहस्तन प्रभार**4.1. कार प्रहस्तन****4.1.1. कार प्रहस्तन**

आरओ-आरओ जलयान से उतराई अथवा उसपर लदाई के लिए कारों के प्रहस्तन हेतु प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दर के अनुसार देय होंगे:

घटक	इकाई	दर रुपयों में	
		विदेशी	तटीय
कारें	प्रति कार	736.62	441.97

उपर्युक्त निर्धारित प्रभार एक समेकित प्रभार है जिसमें निम्नलिखित गतिविधियां (किसी भी क्रम में) शामिल होंगी:

- (i) टर्मिनल में कार प्राप्त करना।
- (ii) कार पार्किंग सुविधा में भंडारण स्थान का आबंटन और इसकी पार्किंग।
- (iii) कार पार्किंग सुविधा पर पर्याप्त लाइटिंग उपलब्ध करवाना।
- (iv) कार पार्किंग सुविधा पर पर्याप्त सुरक्षा उपलब्ध करवाना।
- (v) कार पार्किंग सुविधा में प्राप्त कारों की संख्या और जलयान पर लादे गए की संख्या का लेखांकन।
- (vi) जलयान से संबंधित दस्तावेज व्यवस्थित करना।
- (vii) जलयान के डैक फ्लोर पर लैशिंग।
- (viii) सभी अन्य विविध प्रभार जो दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए हों।

4.1.2. भंडारण प्रभार

5 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद कार पार्किंग यार्ड में कारों के भंडारण के लिए भंडारण प्रभार, उतराई के पूरा होने की तारीख के अगले दिन से लागू, निम्नवत् होंगे:-

विवरण	दर रुपयों में प्रति कार प्रति दिन अथवा उसका भाग
निःशुल्क अवधि	5 दिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पाँच दिन	16.40
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6वें दिन से 10वें दिन	24.60
11वें दिन से आगे	32.80

टिप्पणियाँ:

- (i) निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii) आयात के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से गिनती की जाएगी।
- (iii) कारों पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गो की डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो।

4.2. सीमेंट, खाद्यान्न और अन्य कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन**4.2.1. प्रहस्तन प्रभार**

बल्क कार्गो का आयात/निर्यात प्रहस्तित करने के लिए आयातक/निर्यातक द्वारा देय प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट किए गए अनुसार है:-

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	सीमेंट - जलयान से सिलो तक स्थानांतरण	30.69	18.41

ऊपर निर्धारित प्रभार एक समेकित प्रभार है जिसमें केवल एक गतिविधि ही शामिल है:-

(i) जलयान से कार्गो की लदाई/उतराई

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में प्रति टन
1.	सीमेंट — पैकेजिंग तथा अग्रेषण	572.43

ऊपर निर्धारित प्रभार एक समेकित प्रभार है जिसमें निम्नलिखित गतिविधियां (किसी भी क्रम में) शामिल हैं—

- (i) जलयान से कार्गो की लदाई/उतराई
- (ii) भंडारण यार्ड पर कार्गो का परिवहन
- (iii) निःशुल्क अवधि के लिए भंडारण यार्ड पर कार्गो का भंडारण
- (iv) आयातक के वाहन पर भंडारण यार्ड से कार्गो की लदाई/निर्यातक के वाहन से कार्गो की उतराई और इसे भंडारण यार्ड में स्थानांतरित करना।
- (v) सीमेंट बैगिंग के लिए प्रभार
- (vi) दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार।

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	खाद्यान्न	329.12	197.47

ऊपर निर्धारित प्रभार एक समेकित प्रभार है जिसमें निम्नलिखित गतिविधियां (किसी भी क्रम में) शामिल हैं—

- (i) जलयान से कार्गो की लदाई/उतराई
- (ii) भंडारण यार्ड को कार्गो का परिवहन
- (iii) निःशुल्क अवधि के लिए भंडारण यार्ड पर कार्गो का भंडारण
- (iv) आयातक के वाहन पर भंडारण यार्ड से कार्गो की लदाई/निर्यातक के वाहन से कार्गो की उतराई और इसे भंडारण यार्ड में स्थानांतरित करना।
- (v) दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार।

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
1.	अन्य कार्गो (बैग निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट तथा बैग खाद्यान्न)	245.97	147.58
2.	टिम्बर लट्टे के लिए	273.67	164.20

ऊपर निर्धारित प्रभार अन्य कार्गो का भाग है जिसमें निम्नलिखित गतिविधियां (किसी भी क्रम में) शामिल हैं:

क्र.सं. 1 के लिए

- (i) जलयान से कार्गो की लदाई/उतराई और सीधे फीडिंग/डिलीवरी के लिए
- (ii) दरमान में विशेष रूप से विनिर्दिष्ट नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार।

क्र.सं. 2 के लिए

- (i) जलयान से कार्गो की लदाई/उतराई
- (ii) परियोजना क्षेत्र के बाहर स्टेक यार्ड को संचलन के लिए तट प्रहस्तन
- (iii) दरमान में विशेष रूप से विनिर्दिष्ट नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार।

अन्य कार्गो के लिए, कोई भंडारण सुविधा उपलब्ध नहीं करवाई गई है और कार्गो संचलन के लिए ट्रकों पर पोत से सीधे उतराई है।

4.2.2. भंडारण प्रभार

7 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद यार्ड में भंडारित सीमेंट और खाद्यान्न के लिए भंडारण प्रभार, उतराई के पूरा होने की तारीख के अगले दिन से लागू, निम्नलिखित होंगे—

विवरण	दर रुपयों में प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
	सीमेंट	खाद्यान्न
निःशुल्क अवधि	7 दिन	7 दिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम सात दिन	19.13	0.88
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 8वें दिन से 14वें दिन	28.70	1.32
15वें दिन से आगे	38.26	1.76

अन्य कार्गो जिसमें टिम्बर, बैग निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न शामिल हैं, के लिए कोई भंडारण स्थान उपलब्ध नहीं करवाया गया है। परिणामस्वरूप, टिम्बर तथा अन्य कार्गो के लिए कोई भंडारण प्रभार निर्धारित नहीं किया गया है।

टिप्पणियां:

- (i) निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii) आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से गिनती की जाएगी।
- (iii) कारों पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोगिता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गो की डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो।

4.2.3. विविध प्रभार

निम्नलिखित विविध प्रभार प्रहस्तित कार्गो के लिए लागू हैं:-

विवरण	इकाई	दर रुपयों में
खाद्यान्नों के लिए विविध प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	11.33
अन्य बैग कार्गो के लिए विविध प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	11.65
टिम्बर लट्टे के लिए विविध प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	14.12

टिप्पणियां:

- अन्य कार्गो में टिम्बर, बैग निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न शामिल हैं।
- उपर्युक्त विविध प्रभारों में पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, रक्षा तथा सुरक्षा उपाय आदि शामिल हैं।

5. उपर्युक्त अनुसूची (3) और (4) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

अनुबंध- III**कार्यनिष्पादन मानक**

कार्यनिष्पादन मानक जो कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लागू किए जाएंगे, नीचे दिए गए हैं:-

- बर्थ किराया प्रभार
9.14 मी. तक के डुबाव वाले पोतों की बर्थिंग के लिए यथा अपेक्षित गहराई, ज्वारभाटा की सभी अवस्थाओं के दौरान, 50 मी. की चौड़ाई के लिए बर्थ के सामने व्यवस्थित की जाएगी।
- प्रहस्तन प्रभार:
 - सीमेंट - एक पोत से अर्जित सकल औसत उतराई 24 कार्य घंटों के आधार पर 5000 टन प्रतिदिन से कम नहीं होगी और पार्ट दिन कार्य के मामले में (24 घंटे से कम), आवश्यकता प्रचालन के लिए पोत/कार्गो की उपलब्धता के घंटों में अवधि के यथानुपात आधार पर होगी। कुल समय उतराई के पूरा होने तक कार्गो उतराई प्रचालन शुरू करने के लिए पोत के तैयार होने के समय से गिनती किया जाएगा। पोत/कार्गो के तैयार नहीं होने की वजह से कोई ब्रेक डाउन अवधि कुल समय में से घटाई जाएगी।
 - खाद्यान्न - एक पोत से अर्जित सकल औसत उतराई 24 कार्य घंटों के आधार पर 7500 टन प्रतिदिन से कम नहीं होगी और पार्ट दिन कार्य के मामले में (24 घंटे से कम), आवश्यकता प्रचालन के लिए पोत/कार्गो की उपलब्धता के घंटों में अवधि के यथानुपात आधार पर होगी। कुल समय उतराई के पूरा होने तक कार्गो उतराई प्रचालन शुरू करने के लिए पोत के तैयार होने के समय से गिनती किया जाएगा। पोत/कार्गो के तैयार नहीं होने की वजह से कोई ब्रेक डाउन अवधि कुल समय में से घटाई जाएगी।
 - टिम्बर तथा अन्य कार्गो (बैग निर्माण सामग्री, बैग सीमेंट और बैग खाद्यान्न) - एक पोत से अर्जित सकल औसत उतराई 24 कार्य घंटों के आधार पर 2500 टन प्रतिदिन से कम नहीं होगी और पार्ट दिन कार्य के मामले में (24 घंटे से कम), आवश्यकता प्रचालन के लिए पोत/कार्गो की उपलब्धता के घंटों में अवधि के यथानुपात आधार पर होगी। कुल समय उतराई के पूरा होने तक कार्गो उतराई प्रचालन शुरू करने के लिए पोत के तैयार होने के समय से गिनती किया जाएगा। पोत/कार्गो के तैयार नहीं होने की वजह से कोई ब्रेक डाउन अवधि कुल समय में से घटाई जाएगी।
 - कारें - एक पोत से अर्जित सकल औसत उतराई 24 कार्य घंटों के आधार पर 1500 संख्याएं प्रतिदिन से कम नहीं होगी और पार्ट दिन कार्य के मामले में (24 घंटे से कम), आवश्यकता प्रचालन के लिए पोत/कार्गो की उपलब्धता के घंटों में अवधि के यथानुपात आधार पर होगी। कुल समय उतराई के पूरा होने तक कार की उतराई प्रचालन शुरू करने के लिए पोत के तैयार होने के समय से गिनती किया जाएगा। पोत/कार्गो के तैयार नहीं होने की वजह से कोई ब्रेक डाउन अवधि कुल समय में से घटाई जाएगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 16th January, 2014

No. TAMP/46/2013-COPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for fixation of Reference Tariff for Multi-Purpose Terminal at Q1 to Q3 at Mattancherry Wharf on BOT basis under the revised guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30th September, 2013 vide Gazette No. 254 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/46/2013-COPT

Cochin Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri C.B. Singh, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 19th day of December 2013)

The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette no.214. The said Guidelines are effective from 31 July 2013. Subsequently, the MOS has issued revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made effective from 9 September 2013.

2. In pursuance of the revised guidelines of 2013 issued by the MOS, the Cochin Port Trust (COPT) vide its letter dated 17 September 2013 has filed a proposal for fixation of the Reference Tariff for Multi-Purpose Terminal at Q1 to Q3 at Mattancherry Wharf on BOT basis through Public Private Partnership Model.

3. With reference to the proposal of the COPT, clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 is reproduced below:

"2.2. The Reference Tariff ("the Reference Tariff") for each commodity/category of commodities and each service/category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and "Performance Standards". The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for that commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. While adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of TAMP under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. On receipt of the proposal, TAMP shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt."

4.1. The COPT has stated that it does not have any upfront tariff determined for cement, food grains, cars and other bulk cargo at its port. As brought out subsequently, the COPT has reported that Reference Tariff is not available in any other Major Port Trust which represents the proposed project in terms of similarity. The highlights of the proposal are as under:

- (i) The Mattancherry wharf is having 4 quays i.e. Q1, Q2, Q3 and Q4. The port is planning reconstruction of Mattancherry Wharf and has decided to develop Berths Q1 to Q3 as Multipurpose Terminal through PPP on Design, Build, Finance, Operate and Transfer basis.

- (ii) The Q1 to Q3 berths has a berth length of 410 m with back-up area of nearly 7.15 ha. There are facilities (like transit sheds and warehouses etc.) which would be handed over as a part of this project on “as is where is condition”.
- (iii) Due to the limitation of the turning circle, the vessel size that can be handled at the wharf has been limited to 180 m in length. The berth shall have adequate length for the simultaneous berthing of two vessels, one vessel of 180 m length and other vessel of 160 m length. As two vessels can be accommodated simultaneously, the total berth days available will be 730 (365*2).
- (iv) Cars, cement, food grains, timber and other dry bulk/ break bulk cargos are expected to be the major commodities that would be handled at the berth. However, the major traffic is expected only from Cement and Cars.
- (v) The upfront tariff calculations for cement and other general cargo are done based on the 2008 guidelines provided for Multi-Purpose Berth. There are no specific guidelines/ norms available for Ro-Ro type of facility in the 2008 guidelines. However, a similar project was approved by the Authority for Chennai Port Trust and a tariff order was notified on 15 October 2012. The upfront tariff for Ro-Ro facility is prepared and proposed based on similar lines.
- (vi) **Optimal capacity of the terminal:**
 - (a) Optimal capacity of the multipurpose terminal has been determined taking into consideration various components of the facility that will be required to be created, equipment and plant and machinery to be provided, productivity levels and utilization levels, as per the norms prescribed. Tariff shall be prescribed with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of any traffic forecast.
 - (b) In this project, as the berth would be shared by the bulk cargo vessels and Ro-Ro vessels, the formula for calculation of optimal capacity prescribed for multipurpose cargo terminal in the 2008 guidelines could not be applied as it is. In view of the same, it is prudent to calculate the berth days that would be occupied by the Ro-Ro vessels first. The optimal capacity for cement, foodgrain and other cargo is subsequently assessed based on the number of berth days available for these multipurpose cargo. [This is in line with the approach followed in the CHPT Order for fixation of upfront tariff for Ro-Ro cum multipurpose berth and multilevel car park approved on 17 August 2012]
 - (c) **Optimal Yard Capacity for Car Handling:**
 - (i) The storage area to the extent of 1.5 Ha is proposed to be developed for car parking, which is expected to accommodate about 1000 cars. Therefore, the number of ground slots is considered as 1000.
 - (ii) Since, it is not a multilevel car park, stack height is considered as 1 to accommodate only one car per car slot.
 - (iii) Surge factor is considered not relevant in this case and therefore is assumed at 1.
 - (iv) Average area for parking a car is considered as 12m². Over this, 25% margin is added towards access and circulation roads. Thus a total area of 15m² per car for parking at the yard is considered.
 - (v) Smaller size car carriers are expected to be deployed for the coastal operations. The parcel size of vessel is assumed to carry 1000 Nos. Handling rate depends on the number of drivers engaged for the unloading operation. It is proposed to engage 10 drivers in two shifts of 12 hours each. The expected average turnover of a driver is 5 cars per effective working hour. Considering 20 working hours per day, total effective working time through two shifts, the handling rate per day is reckoned as 1000 Nos.
 - (vi) COPT has not handled any substantial volume of cars in the past, hence average dwell time could not be arrived based on the past data. Generally, the cars are evacuated within a free period time only. Cochin Port has sufficient road infrastructure linkages for evacuation of cars. In view of the same, the average dwell time considered by COPT is 4 days. It is, however, relevant to state here that Chennai port handles large volume of car traffic. The average dwell time at CHPT is 4 days based on last few years' data.
 - (vii) The optimal yard capacity for cars is estimated at 63,875 cars applying the formula prescribed in upfront tariff guidelines of 2008 for estimating the optimal yard capacity.
 - (viii) Estimation of Berth days occupied by Vessels carrying cars-
The car handling rate is considered at 1000 cars per day as explained above. Additionally, it is estimated that around 3 hours (0.125 days) of time is required for berthing and de-berthing of a ship. The average parcel size of vessel is estimated to

be around 1000 cars. No. of Berth Days required for car handling is thus arrived at 71.9 days as follows:

= Optimal capacity of car / handling rate of cars + 0.125 days x No. of expected ships

= 63,875 / 1000 + 0.125 x 63,875 / 1000

= 71.9 Berth Days

- (ix) The total berth days for 2 vessels that can be accommodated at Q1 to Q3 berth will be 730 days of which 71.9 berth days would be occupied by vessels bringing cars towards Ro-Ro facility.

(d) **Optimal Capacity for handling cement, foodgrain and other cargo**

- (i) Optimal berth days for all other bulk cargo is arrived 439.10 days as given below:
Total Berth Days = (70% efficiency * total available days) – berth days for Ro-Ro operation
= 0.7 * 730 days – 71.9 days = 439.1 days
- (ii) As per the traffic assessment carried out in the feasibility report, the type of cargo, estimated traffic, average parcel size, commodity-wise berth days and % share of different cargos are provided in the table below:

Particulars	Estimated Traffic (In lakh Tons)	Share of cargo in terms of tonnage	Parcel Size (Tons)	No. of Vessels	Handling Rate (TPD)	Total Berth Days* (Days)	Share of Berth Days
Cement	9.90	53%	15000	66	5000	206.3	46%
Wheat	4.35	23%	15000	29	7500	61.6	14%
Timber	3.28	18%	8000	41	2500	136.3	30%
Others	1.12	6%	8000	14	2500	46.6	10%
Total Tonnage	18.65	100 %	-	150	-	450.8	100%

* Total berth days are arrived after considering 3 hours of additional time for each vessel for berthing and de-berthing activities.

- (iii) Total share of different cargos are considered in terms of the total number of days the cargo occupies berth.
- (iv) Estimated unloading rate for vessels carrying cement is considered as 5000 TPD. As per the details gathered from Gujarat Ambuja Cement Limited, the parcel size of cement carriers handled at their terminal is 15000tons to 16000tons. On an average 3 days effective working time is taken for unloading these vessels. Accordingly, handling rate for cement is considered at 5000tons per day.
- (v) As per tariff guidelines of 2008, the handling rate for food grains should be considered as 10000 Tons/day for vessels of more than 30000 Tons parcel size and 7,500 Tons/day for lower parcel size. In the proposed project, the parcel size of vessels carrying food grains is estimated to be 15000 Tons. One Mobile harbour crane of maximum 64T capacity is proposed to be deployed. It would be possible to obtain an unloading rate of 7500 TPD for food grains with the help of the proposed equipment. Handy size bulk carriers are expected to be deployed for the coastal transport of wheat. Mobile Harbour Crane (MHC) of about 60T capacity is the ideal type of unloading equipment for handy size vessels. The proposed 64T capacity MHC has a rated output capacity of 800 tonnes per hour. Considering the average output at 60% of rated output and 16 hours effective working in a day, the handling rate works out to 7680 tons (800 x 0.60 x 16) say 7500 tons per day. This handling capacity matches with the projected bulk cargo potential of the terminal.
- (vi) The proposed Mobile harbour crane of 64T capacity would also be used for unloading timber logs and other break-bulk cargo. The handling rate is adopted at 2500 T/ day as per the norms prescribed in 2008 guidelines for other bulk cargo for a multipurpose cargo terminal.
- (e) With the above assumptions, the Optimal Capacity is calculated at 19.10 tonnes plus 63,875 units of cars per annum. Based on the individual share of cargo, the optimal capacity for each of the cargo type is indicated below:

Particulars	Optimal Capacity (In lakh Tons)	% of the Total Berth Occupancy
Cement	10.10	39.5%
Wheat	4.61	12.0%
Timber	3.29	34.4%
Others	1.10	
Total Tonnage	19.10	85.9%
Capacity for handling Cars	63,875 Cars	14.1%

Note: The % capacity of cars out of the total Optimal Capacity is estimated based on the berth occupancy for Ro-Ro operations. The remaining capacity (85.9%) is divided among the bulk cargo based on their individual berth occupancy.

- (vii) The COPT has entered in to 30 years agreement with M/s. Gujarat Ambuja Cement Ltd. for providing berth to their vessels carrying cement. The company would pump the cement using its own facilities from the vessels. Further, the backup area of Q1 berth has also been given on lease to the company and their captive cement storage and their packing unit is in operation now. In view of that, this backup area is not considered as a part of this project.

In view of the above, limited services would be required by the company as compared to other vessels which would require wider services including unloading, transportation, storage, bagging and packing. As per the feasibility report, there would be equal quantity of traffic for the existing facility of M/s. Gujarat Ambuja Cement Limited and for common user facility. Hence, the optimal capacity of cement is divided equally among the two categories of cement users. The optimal capacity of the terminal after incorporating the breakup of the two categories of the cement users is given below:

Particulars	Optimal Capacity (In lakh Tons)	% of the Total Berth Occupancy
Cement- Existing user	5.05	19.75%
Cement- Common User	5.05	19.75%
Wheat	4.61	12.0%
Timber	3.29	34.4%
Others	1.10	
Total Tonnage	19.10	85.9%
Capacity for handling Cars	63,875 Cars	14.1%

- (viii) **Capital Cost Estimation:**

- (a) The total capital cost is estimated at ₹249.43 crores consisting of ₹86.71 crores for berth construction cost and ₹162.73 crores for cargo handling and storage services including miscellaneous cost estimated at 5% of the capital cost.

- (b) Berth Construction Cost

The capital cost towards berthing service is estimated as given below:

Particulars	₹ in Crores
Berth Construction Cost	82.58
Other Costs (5% of the above)	4.13
Total Civil capital costs for Berthing facility	86.71

- (c) Civil Construction Cost

The civil construction costs is estimated at ₹ 78.12 crores and its bifurcation given commodity-wise is tabulated below:

₹ in crores						
Civil Costs	Total	Cars	Cement- Common User	Cement- Existing	Food Grains	Other Cargo
General Costs-divided as per berth occupancy						
Connecting Bridges	2.80	0.39	0.55	0.55	0.34	0.96
Earth Pressure Relieving and Shore Protection	2.27	0.32	0.45	0.45	0.27	0.78

₹ in crores						
Civil Costs	Total	Cars	Cement-Common User	Cement-Existing	Food Grains	Other Cargo
arrangement						
Foreshore road and footpath	0.77	0.11	0.15	0.15	0.09	0.27
Refurbishment of Roads and Drains	1.15	0.16	0.23	0.23	0.14	0.40
Construction of Security Compound wall	0.75	0.11	0.15	0.15	0.09	0.26
Total General Cost	7.74	1.09	1.53	1.53	0.93	2.67
Specific Costs						
Cost of Existing Buildings	17.72	2.55	2.82	0.63	10.61	1.10
Refurbishment of Existing warehouses and other buildings	9.23	---	---	---	9.23	--
Development of Car parking area	3.46	3.46	--	---	--	--
Construction of flat type cement storage silo	39.96	---	39.96	---	---	--
Total Specific Cost	70.37	6.01	42.78	0.63	19.84	1.10
Total Civil Costs - Commodity Specific	78.12	7.10	44.31	2.17	20.78	3.77

(d) Cargo Handling Equipment Costs

The capital cost towards cargo handling equipment is estimated at ₹76.86 crores as tabulated below:

₹ in crores						
Mechanical & Electrical Costs	Total	Cars	Cement-Common User	Cement-Existing user	Food Grains	Other Cargo
General Costs - divided as per capacity of cargo						
General Power Supply and Illumination	2.31	0.32	0.46	0.46	0.28	0.79
Fire Fighting System	1.15	0.16	0.23	0.23	0.14	0.40
Specific Costs						
Cement Handling Equipment	44.07		44.07			
Bulk Cargo Handling Equipment	29.33				7.39	21.94
Total Mechanical & Electrical Costs	76.86	0.49	44.75	0.68	7.81	23.13

(e) Miscellaneous Costs:

As per the norms prescribed in 2008 guidelines, miscellaneous capital cost is estimated at 5% of the total project cost.

(f) The total capital cost relating to civil, mechanical equipment and miscellaneous cost excluding the berth construction cost estimated at ₹162.73 crores is tabulated below cargo-wise:

(₹ in crores)						
Costs	Total	Cars	Cement-Common User	Cement-Existing user	Food Grains	Other Cargo
Civil Costs	78.12	7.10	44.31	2.17	20.78	3.77
Cargo Handling Costs	76.86	0.49	44.75	0.68	7.81	23.13
Total costs	154.99	7.59	89.06	2.85	28.59	26.90
Miscellaneous (5%)	7.75	0.38	4.45	0.14	1.43	1.34
Total Costs	162.73	7.97	93.51	2.99	30.01	28.24

(ix) **Annual Operating cost:**

- (a) The operating cost is estimated adopting the norms and principles prescribed in the 2008 guidelines. [The power consumption, fuel consumption and basis for estimating license fee in estimating the operating cost is brought out in the subsequent paragraph on the revised proposal filed by the COPT and hence not reiterated here.]
- (b) The capital cost relating to civil construction and cargo handling equipment cost are bifurcated to different cargo group based on the berth occupancy. The operating cost like repairs and maintenance, depreciation, insurance, other costs linked to percentage of the capital cost are arrived commodity-wise as per the norms prescribed in the 2008 guidelines. Specific costs are allocated as per commodity-specific considerations.
- (c) Summary of the operating cost estimated by COPT is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Cars	Cement-Common User	Cement-Existing user	Food Grains	Other Cargo
(i)	Power					
	(a). Variable cost	32.20	181.30	8.80	47.60	65.90
	(b). Fixed cost	4.10	63.30	5.70	9.70	27.70
	Subtotal (i)	36.30	244.60	14.50	57.30	93.60
(ii)	Fuel	--	21.20	--	38.70	--
(iii)	Repairs and maintenance					
	(a). Civil Assets (1% of capital costs)	7.10	44.30	2.20	20.80	3.80
	(b). Mechanical Assets (5% of capital costs)	2.40	223.70	3.40	39.00	115.70
	Subtotal (iii)	9.50	268.10	5.60	59.80	119.40
(iv)	Insurance (1% of gross fixed asset value)	7.60	89.10	2.80	28.60	26.90
(v)	Depreciation					
	(a) Civil Assets (@ 3.34% p.a.)	23.70	148.00	7.20	69.40	12.60
	(b). Mechanical & Electrical Assets (@ 10.34% p.a.)	5.00	462.70	7.10	80.70	239.20
	Subtotal (v)	28.80	610.70	14.30	150.10	251.80
(vi)	Other Expenses (5% of gross fixed asset value)	37.90	445.30	14.20	142.90	134.50
(vi)	License Fee	52.40	60.80	14.30	48.70	24.90
	Total Operating Cost	172.50	1739.70	65.80	526.10	651.10

- (x) The port has considered 16% ROCE.

(xi) **Apportionment of Annual Revenue Requirement (ARR):**

- (a) The guidelines for multipurpose berth specify 90% of the total estimated revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charges. The same is adopted for bulk cargo-cement (common user), food grains and other cargos.
- (b) For Ro-Ro facility, in the feasibility report and study it is observed that there will be little scope for cars remaining beyond free period and attracting miscellaneous services. Therefore for Ro-Ro operations, it is proposed to apportion 98% of the estimated revenue requirement from car handling services towards composite handling charge, 1% each towards storage charge and miscellaneous charge.
- (c) As regards cement, the vessels carrying cement for the existing facility of M/s. Gujarat Ambuja Cement Ltd. would not be stored or would not attract any other miscellaneous charges as it would be directly pumped to the storage area allotted to them separately. Hence, it is proposed to apportion 100% of the estimated revenue requirement to the cement handling charges for the existing cement facility.

- (d) Accordingly, the port has proposed to apportion ARR for various cargo items as given below:

Tariff Group	Percentage of total revenue allocated				
	Cars	Cement-Common User	Cement-Existing user	Food Grains	Others
Cargo Handling Charges	98	90	100	90	90
Storage charges	1	5	0	5	5
Miscellaneous charges	1	5	0	5	5

- (xii) The ARR is assessed as sum of total operating cost and 16% ROCE cargo-wise and is apportioned towards the cargo handling, storage and miscellaneous charges as tabulated below:

Particulars	Unit	Total	Cars	Cement-Common User	Cement-Existing user	Food Grains	Others
Optimal Capacity	Units/ MTPA		63875	0.507	0.507	0.446	0.451
Operating Costs	₹ Lakh	3155.20	172.50	1739.70	65.80	526.10	651.10
16% ROCE	₹ Lakh	2603.80	127.50	1496.30	47.90	480.20	451.90
Total Revenue Requirement	₹Lakh	5759.00	300.00	3236.0	113.70	1006.30	1103.00
Apportionment of Revenue Requirement							
Cargo Handling Charges	₹ Lakh	5218.50	294.0	2912.40	113.70	905.70	992.70
Storage charges	₹ Lakh	270.20	3.00	161.80	0.0	50.30	55.10
Miscellaneous charges	₹ Lakh	270.20	3.00	161.80	0.0	50.30	55.10

- (xiii) (a) For berth hire services, the Annual Revenue Requirement (ARR) is assessed at ₹ 1519.20 lakhs considering 1% of capital cost relating to berthing service as operating and maintenance cost, ₹ 45.20 lakhs toward annual dredging cost and ROCE @ 16%.
- (b) As regards annual maintenance dredging cost estimated at ₹ 45.20 lakhs per annum in the estimated ARR, port has submitted that no increase in depth is contemplated. Hence no capital dredging is involved in the present project. Based on the past performance details of the port channels the average depth of annual siltation assessed is 3.0 m. Therefore, there would be a need to carry out annual dredging regularly. The estimated annual maintenance dredging quantity is 64,500 Cu.m. The estimated cost of annual maintenance dredging would be ₹45,15,000/- @ ₹ 70.00 per Cu.m. Hence, the same is considered in the revenue requirement.
- (c) The port has furnished detailed working to arrive at the proposed berth hire of ₹ 1.55 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessel and ₹ 0.93 per GRT per hour or part thereof for coastal vessel.
- (xiv) The COPT has sought approval of the following Reference Tariff in its proposed Reference Tariff Schedule:

(A) Berth Hire

Unit	Foreign going vessel (in ₹)	Coastal vessel (in ₹)
Per GRT per hour or part thereof	1.559	0.935

(B) Cargo Handling Charges**(I) Car**

Sl. No.	Tariff charges	Unit	Foreign going cargo (in ₹)	Coastal cargo (in ₹)
(i)	Handling Charges	Per car / vehicle	742.3	445.3
(ii)	Storages charges beyond 5 days free period	Rupees per car per day or part thereof		
	(a) First five days after expiry of free period		16.7	
	(b) 6 th day to 10 th day after expiry of free period		25.0	
	(c) From 11 th day onwards		33.4	
(iii)	Miscellaneous charges	Per car / vehicle	4.70	

(II) Bulk Cargo Handling

Sl. No.	Tariff charges	Unit	Foreign going cargo (in ₹)		Coastal cargo (in ₹)
(i)	Handling Charges	Rate in Rupees per Ton			
	(a) Cement- Common User		926.70		555.90
	(b) Cement- Existing		--		22.40
	(c) Food Grains		327.60		196.50
	(d) Other Bulk Cargo		244.60		146.70
(ii)	Storages chargesbeyond 5 days free period	Rupees per car per day or part thereof	Cement	Food Grains	Other bulk Cargo
	(a) First five days after expiry of free period		113.44	6.34	43.47
	(b) 6 th day to 10 th day after expiry of free period		170.16	9.50	65.21
	(c) From 11 th day onwards		226.87	12.67	86.95
(iii)	Miscellaneous charges	Per metric ton	31.91	11.28	12.23

4.2 The COPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) and the feasibility report along with the proposal. The port has also furnished the names and address of the short listed applicants and prospective users along with the proposal.

5.1 On preliminary scrutiny of the COPT dated 17 September 2013, it was observed that the COPT has proposed two separate set of rates for existing cement user and common user of cement. This was not found to be in line with the provision stipulated in 2013 guidelines and hence the proposal of COPT dated 17 September 2013 was returned to the port vide our letter dated 24 September 2013 along with our observation and the port was advised to file revised proposal strictly in compliance with the 2013 guidelines.

5.2 In this connection, the COPT vide its letter dated 25 September 2013 has responded on the points observed vide our letter dated 24 September 2013. A summary of the points observed by us in the COPT proposal and response of COPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Points observed by us	Response of COPT
(i)	(a) It is understood from para 4.17 of the proposal of COPT that of the three berths Q1 to Q3 for which the reference tariff is to be fixed, the COPT has entered into an Agreement for a period of 30 years with M/s. Gujarat Ambuja Cement Limited (GACL) and provided to GACL the berth no. Q1 along with back up area for providing captive cement handling, storage and packing unit. The COPT has stated that the cement handling facility by GACL is already in operation at the port.	(i) COPT had allotted a land area of 2.77 acres behind Q-1 berth of Mattancherry Wharf to M/s. Gujarat Ambuja Cements Ltd. (name changed to M/s. Ambuja Cements Ltd.) in 1998 on lease for a period of 30 years for setting up cement unloading and packaging terminal and installation of a pneumatic unloading system. Later, in 2001 it has entered into MOU with the company for installation of cement terminal in the leased area. The clauses in the MOU deal with operation of the terminal, MGT

	(b) Though the back area of Q1 berth is excluded from the purview of the proposal, as per para 4.19 of the proposal, the Optimal capacity of 19.10 lakh tonnes determined by the COPT for arriving at the Reference tariff for the proposed facility to be developed on PPP mode under 2013 guidelines includes the optimal capacity of 5.05 lakh tonnes which pertains to the existing user (i.e. GACL) for handling cement. Moreover, the estimation of capital costs and operating costs also reckons with the capital cost and the cost for operation of the berth given to GACL.	applicable, use of Q-1 berth, charges to be paid to the port as per Scale of Rates prevailing from time to time for the services availed, security deposit, etc. A copy of the MOU is furnished.
	(c) Moreover, it is seen that the COPT has proposed two set of Reference Rates for handling of cement - one for existing user at ₹ 22.40 per tonne (for Coastal cargo) and ₹ 555.90 per tonne (for coastal cargo) for common user.	(ii) M/s. Ambuja Cements Ltd. is permitted to have receipt facility for cement at Q-1 berth without giving any exclusivity. Q-1 berth remains at the disposal of the port as a common user facility. However, as per the MOU, in return for the MGT provision, vessels carrying cement for M/s. Ambuja are getting berthing priority at Q-1.
(ii)	As per clauses 1.4. of Revised Tariff Guidelines of 2013, the Reference Tariff to be notified by TAMP following the 2013 guidelines is applicable for the projects under BOT/ BOOT or any other arrangement for Private Sector Participation (PPP Projects) for which RFPs are issued after the date of issue of these guidelines. From the reading of clause 2.5. of the tariff guidelines it is clear that the Reference Tariff notified by TAMP has to be included in the bid document based on which the operators will bid for the PPP project. The existing user of the facility or where the port has already entered into a separate agreement are not governed by the tariff guidelines of 2013 as per stipulation in clause 1.4. The tariff guidelines of 2013 does not envisage notification of Reference Tariff for existing user with whom the port has already entered into an Agreement. Thus, the proposal of the COPT which includes the optimal capacity, capital cost and operating cost and the facilities already offered by the port to GACL under separate Agreement between the port and the GACL for fixation of Reference Tariff for the proposed Multipurpose Terminal at Q1 to Q3 is not in line with the provisions stipulated in the tariff guidelines of 2013.	(iii) The Q-1 berth is currently dilapidated and cannot take the weight of a crane. It may not last long and needs to be rebuilt to ensure continued operation of M/s. Ambuja Cements Ltd.
		(iv) In view of the position, the port has proposed to include additional capital cost and operating cost to be incurred at Q-1 berth also in the project. The cargo of M/s. Ambuja is also included in the traffic forecast and optimal capacity of the project.
		(v) The port has proposed separate reference tariff for handling charges for cement in respect of M/s. Ambuja and common user facilities based on the capital and operating expenditure to be incurred by the BOT operator for establishing cement storage and handling facility, i.e. in the tune of ₹ 93.51 crores for common user facility and ₹ 2.99 crores for augmenting the existing facility for M/s. Ambuja. Hence, two rates for handling cement i.e. ₹ 22.40 per ton applicable to M/s. Ambuja and ₹ 555.90 per ton applicable to common user is specified in the tariff proposal. Once the project is implemented, M/s. Ambuja will enjoy better facility created through the project.
(iii)	In view of the above position, the proposal filed by the COPT in the present form cannot be taken up for processing and may be treated as returned.	(vi) Considering the above clarifications, the port has requested to review its decision to treat the proposal of the port as returned.

6 On examining the reply furnished by COPT dated 25 September 2013, it was observed that the COPT had still not justified the deviation from the 2013 guidelines pointed out in our letter dated 24 September 2013. Hence, a letter was again addressed to COPT vide our letter dated 30 September 2013. The COPT vide its letter dated 1 October 2013

responded. The points observed and query raised in our letter dated 30 September 2013 and the response of COPT vide its letter dated 1 October 2013 are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of COPT
(i)	<p>As per clause 1.4. of Revised Tariff Guidelines of 2013, the Reference Tariff to be notified by TAMP following the 2013 guidelines is applicable for the projects for Private Sector Participation (PPP Projects) for which RFPs are issued after the date of issue of these guidelines and not for existing berth already under operation like the berth being operated by Gujarat Ambuja Cements Ltd. (GACL).</p> <p>The COPT is requested to give the reference of the relevant clause of the revised tariff guidelines of 2013, under which the proposal of the COPT for fixation of Reference tariff for existing operator at Q1 berth being operated based on a separate agreement entered by the port and the GACL can be considered. Also, the relevant clause in the 2013 guidelines which allows fixation of two sets of Reference tariff for the same cargo (i.e. cement) for the existing GACL at ₹ 22.40 per tonne (for Coastal cargo) and ₹ 555.90 per tonne (for coastal cargo) for other common users may be indicated.</p> <p>If the COPT is of the view that reference to the relevant clause under 2013 guidelines sought in para 2.2 cannot be drawn, the COPT may examine whether the COPT can file a modified proposal for fixation of Reference Tariff for the other multipurpose berths Q2 and Q3 excluding Q1 berth.</p>	<p>(i) Q1 berth is being used by various users including M/s.Gujarat Ambuja Cements Ltd. (GACL). The usage of GACL cargo is 40% of the capacity of the Q1 berth. Hence the COPT has structured the project of Q1-Q3 considering the usage of the GACL.</p> <p>(ii) Q1-Q3 berth is 410 mtrs. This can accommodate only 2 vessels at a time. Separating Q1 berth and restricting the project will accommodate only one ship at a time. This will significantly reduce the project capacity and will not be capable of handling the projected throughput.</p> <p>(iii) Berth hire will be same for all users including GACL.</p> <p>(iv) The project envisages investment in common user cement bagging plant. As GACL has invested in its cement bagging plant two rates for handling are proposed. Therefore, when a user uses bagging facility he will pay ₹ 555.90 per MT for coastal cargo apart from berth hire. Since GACL has its own bagging plant, it will pay ₹ 22.40 per MT apart from berth hire.</p> <p>(v) The above position does not amount to prescribing two different rates or giving preferential treatment to GACL.</p> <p>(vi) In view of the above, the COPT has requested to reconsider the decision of returning the proposal and has also requested to issue notification for notifying the rates.</p>

7.1 In view of the further clarifications furnished by the COPT as brought out above, the proposal dated 17 September 2013 was registered as tariff case on 3 October 2013 and taken on consultation.

7.2 In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the COPT proposal dated 17 September 2013 along with Feasibility Report, our letters to COPT dated 24 September 2013 and 30 September 2013 and the response of the COPT received vide its letters dated 25 September 2013 and 1 October 2013 was forwarded to the concerned users/ user organisations and the shortlisted applicants forwarded by the COPT for their comments by 13 October 2013. The comments received from the users were forwarded to the COPT as feedback information. The COPT has responded on the comments of the Indian National Shipowners' Association vide its letter dated 21 October 2013 and on the comments of IMC Limited vide its letter dated 6 November 2013.

8.1 The Ministry of Shipping (MOS) convened a meeting on 8 October 2013 at New Delhi vide its letter No.8(13)/2013-TAMP dated 4 October 2013 to discuss the pending tariff cases of the COPT. One of the tariff cases discussed was the proposal received from the COPT for fixation of Reference Tariff for multipurpose cargo berth nos.Q1 to Q3. The meeting was presided over by Advisor (MOS) and attended by Joint Secretary (Ports), Member (Finance) of TAMP, Secretary (I/c) and Director of TAMP, Chairman (COPT) and FA & CAO (COPT). Though no minutes of the said meeting are received by us, it is relevant to bring out the following points that emerged during the meeting:

- (i) It was pointed out to the COPT that its proposal envisages fixation of two sets of Reference Tariff for cement handling i.e. one is for existing user and another Reference Tariff is proposed for common user. It was reiterated to the COPT that the 2013 guidelines do not allow fixation of two sets of Reference Tariff for existing user and common user.
- (ii) In this context, the COPT agreed to file a revised proposal segregating the tariff for cement into two activities viz. (a). for ship to silo and (b).for packing and forwarding cement based on services

proposed to be rendered without referring to existing user or common user in the Reference Tariff Schedule.

8.2 Since COPT did not file the revised proposal as agreed by them at the meeting with the MOS, the COPT was requested vide our letter dated 14 October 2013 to file the revised proposal immediately. Considering paucity of time available for disposing the proposal under 2013 guidelines, the COPT was also requested to simultaneously forward its revised proposal to the user/user association/ short listed applicants as per list forwarded under cover of our letter dated 4 October 2013 with a request to forward their comments, if any, to us and to COPT in a week's time from the date therevised proposal is filed by the COPT. The COPT was also requested to furnish its comments thereon on the comments of user/user association/ short listed applicants in a week's time thereafter.

9.1 The COPT has vide its letter dated 15 October 2013 filed its revised proposal. The highlights of the revised proposal are as under:

(i) The COPT has maintained the overall background of the proposal as in its original proposal dated 17 September 2013 and hence not traversed again.

(ii) **Optimal Capacity:**

The approach adopted for assessing the optimal capacity of the terminal with reference to cars and multipurpose cargo is retained by COPT as assessed in the original proposal. As regards cement, the COPT has assessed the optimal capacity without referring as existing user and common user. Accordingly, the optimal capacity of the terminal assessed in the revised proposal is as follows:

Particulars	Optimal Capacity (In lakh Tons)	% of the Total Berth Occupancy
Cement	10.10	39.5%
Wheat	4.61	12.0%
Timber	3.29	34.4%
Others	1.10	
Total Tonnage	19.10	85.9%
Capacity for handling Cars	63,875 Cars	14.1%

Note: The % capacity of cars out of the total Optimal Capacity is estimated based on the berth occupancy for Ro-Ro operations. The remaining capacity (85.9%) is divided among the bulk cargo based on their individual berth occupancy. Timber is included in the other dry bulk cargo.

(iii) **Capital cost:**

The total capital cost is estimated at ₹249.43 crores consisting of ₹86.71 crores for berth construction cost and ₹162.73 crores for cargo handling services including miscellaneous cost estimated at 5% of the capital cost as estimated in the original proposal. The only modification done in the revised proposal is that the port has furnished the capital cost relevant for cement handling in totality without referring it to existing/ common user. The estimates of capital cost for berthing, cargo handling and miscellaneous capital cost is brought out hereunder for ease of reference:

(a) **Capital cost for berthing facilities:**

The capital cost towards berth hire is as follows:

Capital Costs- towards Berth facility	₹ in Crores
Berth Construction Cost	82.58
Other Costs (5% of the above)	4.13
Total Civil Costs for Berthing facility	86.71

Note: Cost of berth construction is inclusive of contingency, Engg. & PMC, service tax and environment management cost.

(b) **Capital cost for Cargo handling activities:**

The overall capital cost towards handling cars, cement, food grains and other bulk cargo is retained at ₹78.12 crores and divided into four categories based on the share of berth occupancy days of respective cargo group, as stipulated in the guidelines. As stated earlier, the only modification done by COPT in the revised proposal is with reference to cement. In the revised proposal, the COPT has assessed the overall capital cost for handling cement instead of its original proposal estimating the capital cost for existing user and common user. The civil construction cost and handling equipment cost estimated by the COPT in the revised proposal is as given below:

(i) **Civil Construction Cost:**

The civil cost towards different commodities is estimated as provided in the table below:

(₹ in crores)

Civil Costs	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
Total Costs - apportionment as per berth occupancy					
Connecting Bridges	2.80	0.39	1.11	0.34	0.96
Earth Pressure Relieving and Shore Protection arrangement	2.27	0.32	0.90	0.27	0.78
Foreshore road and footpath	0.77	0.11	0.31	0.09	0.27
Refurbishment of Roads and Drains	1.15	0.16	0.46	0.14	0.40
Construction of Security Compound wall	0.75	0.11	0.30	0.09	0.26
Specific Costs					
Cost of Existing Buildings	17.72	2.55	3.45	10.61	1.10
Refurbishment of Existing warehouses and other buildings	9.23			9.23	
Development of Car parking area	3.46	3.46			
Construction of flat type cement storage silo	39.96		39.96		
Total Civil Costs-Commodity Specific	78.12	7.10	46.48	20.78	3.77

(ii). **Cargo Handling Equipment Costs:**

The mechanical & electrical costs are considered under Cargo Handling Equipment Costs and the details of the same are provided in the table below:

(₹ in crores)

Mechanical & Electrical Costs	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
General Costs -divided as per berth occupancy					
General Power Supply and Illumination	2.31	0.32	0.91	0.28	0.79
Fire Fighting System	1.15	0.16	0.46	0.14	0.40
Specific Costs					
Cement Handling Equipment	44.07		44.07		
Bulk Cargo Handling Equipment	29.34			7.39	21.94
Total Mechanical & Electrical Costs	76.86	0.49	45.43	7.81	23.13

Note: The total costs are distributed among different cargos in terms of their berth occupancy. The specific costs are allocated as per commodity-specific considerations.

(iii) **Miscellaneous Costs:**

As per the norms in Guidelines of 2008, miscellaneous cost is estimated at 5% of the total project cost.

(iv) **Total Capital Costs for cargo handling activity:**

(₹ in crores)

Costs	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
Civil Costs	78.12	7.10	46.48	20.78	3.77
Cargo Handling Costs	76.86	0.49	45.43	7.81	23.13
Miscellaneous	7.75	0.38	4.60	1.43	1.34
Total Costs	162.73	7.97	96.51	30.01	28.24

(iv) **Operating cost:**

- The port has stated that in the absence of separate norms for a RoRo terminal, the norms for a multipurpose berth has been adopted in the estimation of operating costs.
- The norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for a multipurpose berth for estimation of power and fuel cost is with reference to the handling equipments envisaged to

be deployed for cargo operations. Car handling activity does not involve deployment of any handling equipment whereas, bulk cargo handling activity would require use of crane and/or pay loader.

(c) **Power cost:**

- (i) The power consumption for general illumination is estimated at 2.4 lakh units/ annum per hectare adopting the norms prescribed in the 2008 guidelines for a Liquid bulk terminal, since the norms prescribed for multipurpose berth do not prescribe norms with reference to general area lighting.
- (ii) For cement bagging, the port has estimated power consumption of 4 units/ tonne and hence for 50% of the optimal capacity of cement availing bagging facility, the power cost is estimated for 20 lakh units/ annum.
- (iii) For MHC, the port has assumed power consumption of 250 units/ hour for 16 hours of operation in a day for each of the cargo categories viz. foodgrains and other cargo. The total units thus estimated for optimal capacity is 2.5 lakh units for foodgrain and 7 lakh units for other cargo.
- (iv) Apart from this, port has also considered the fixed power cost based on fixed KVA required for general illumination, MHC and cement bagging plant respectively.
- (v) The unit rate of power adopted by COPT is ₹7.20/ unit. The port has furnished detailed working of power consumption and power cost thereof.

(d) **Fuel cost:**

- (i) Dumpers of 16 MT Capacity and Pay loaders 5 MT Capacity is proposed for food grains handling.

Items	Working Hours per equipment for Food Grains Handling based on berth days (a)	No. (b)	Fuel requirement (Ltrs per Hour per Equipment) (c)	Unit Cost of Diesel (₹ Per Ltr) (d)	Total Fuel Cost (₹ Lakh) =a*b*c*d
Dumpers	928	4	6.0	56.4	12.6
Pay loaders (For Stacking during ship operation)	928	2	8.0	56.4	8.4
Pay Loaders (Truck Loading Operation)	4,600 (Based on Cargo Throughput @100 Tons / hr / loader)	1	8.0	56.4	20.8
Total					41.8

- (ii) Pay Loader with capacity of handling 100 Tons/ hr/ loader are proposed for the cement handling considering the optimal capacity of 0.5 MTPA.

Items	Working Hrs for handling Cement at Bagging Unit with 5 Lakh Tons capacity (a)	Fuel requirement (Ltrs per Hour) (b)	Unit Cost of Diesel (₹ Per Ltr) (c)	Total Fuel Cost (₹ Lakh) =a*b*c
Pay Loaders	5,000 (Based on Cargo Throughput @100 Tons / hr / loader)	8	56.4	22.6

- (iii) In the revised proposal, the port has updated the unit cost of fuel at ₹ 56.40/ litre instead of ₹ 53.10/ litre estimated in the original proposal.
- (e) Other operating and maintenance cost is estimated adopting the norms prescribed in the 2008 guidelines for multipurpose cargo terminal.

- (f) License fee is estimated for each cargo commodity as follows:

	Cars	Cement	Food Grains	Others	Common
Total Area (Ha)	1.5	1.65	1.4	-	2.6
Details of Area	Car Parking Area	Silos for storage of cement	Three warehouses and two sheds		Common Area
Total Area after apportionment of common area in line with berth days	1.86	2.67	1.73	0.89	
License Fees (₹ Lakh) (Base rate of ₹28.13 lakhs / Ha)	52.4	75.1	48.7	24.9	

- (g) For cement handling the port has shown the overall operating cost. It has subsequently segregated the operating cost relating to cement into two main activities viz. ship to silo and transfer and packing and forwarding.

- (h) A summary of the revised operating cost estimates furnished by the port are given below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
(i)	Power				
	(a) Variable cost	32.20	190.10	47.60	65.90
	(b) Fixed cost	4.10	69.00	9.70	27.70
	Subtotal (i)	36.30	259.10	57.30	93.60
(ii)	Fuel	--	22.60	41.80	--
(iii)	Repairs and maintenance				
	(a) Civil Assets (1% of Capital costs)	7.10	46.50	20.80	3.80
	(b) Mechanical Assets (5% of Capital costs)	2.40	227.20	39.00	115.70
	Subtotal (iii)	9.50	273.60	59.80	119.40
(iv)	Insurance (1% of Gross Fixed Asset Value)	7.60	91.90	28.60	26.90
(v)	Depreciation				
	(a) Civil Assets (@3.34% p.a.)	23.70	155.20	69.40	12.60
	(b) Mechanical & Electrical Assets (@ 10.34% p.a.)	5.00	469.80	80.70	239.20
	Subtotal (v)	28.80	625.00	150.10	251.80
(vi)	Other Expenses (5% of Gross Fixed Asset Value)	37.90	459.50	142.90	134.50
(vi)	License Fee	52.40	75.10	48.70	24.90
	Total Operating Cost	172.50	1806.90	529.10	651.10

- (v) The return on capital employed is considered at 16% on the estimated capital cost of the project.

- (vi) Apportionment of Annual Revenue Requirement:

- (a). In the original proposal the COPT had apportioned 98% of the estimated revenue requirement from car to cargo handling charge and 1% each towards storage and miscellaneous charge. In the revised proposal dated 15 October 2013, the port has submitted that there would be little scope for cars remaining beyond free period and attract any miscellaneous services. In view of the same, the apportionment of the total revenue

requirement between handling charge and storage charges are proposed to be modified to 99% and 1% respectively.

- (b) In the original proposal the COPT had apportioned 90% of the estimated revenue requirement from cement-common user to cargo handling charge and 5% each towards storage and miscellaneous charge. In the revised proposal dated 15 October 2013, the COPT has submitted that in case of cement, environmental concerns and related cleaning, for which Miscellaneous Charges are levied are generally confined to the silos, and not much applicable for the berth operations due to the cargo being pumped under mechanized system as in the case of Oil with little room for spillages. Therefore, the apportionment of the total revenue requirement between handling charge and storage charges are proposed at 95% and 5% respectively.
- (c) The apportionment of ARR for food grains and Other is retained followed in the original proposal done which is as per the norms prescribed in the 2008 guidelines.
- (d) Accordingly, the Annual Revenue Requirement is proposed to be apportioned between the cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the following ratio for various cargo items:

Tariff Group	Percentage of total revenue allocated			
	Cars	Cement – Packing and forwarding	Food Grains	Others
Cargo Handling Charges	99	95	90	90
Storage charges	1	5	5	5
Miscellaneous charges	0	0	5	5

- (vii) Based on the above, the revised Annual Revenue Requirement estimated from cargo handling activity is as below:

Particulars	(₹ in lakhs)				
	Total	Cars	Cement	Food Grains	Others
Operating Costs	3159.60	172.50	1806.90	529.10	651.10
Capital Cost	16272.90	796.80	9650.50	3001.40	2824.20
Return on capital employed (16% on capital cost)	2603.66	127.49	1544.08	480.22	451.87
Total Annual Revenue Requirement (ARR)	5763.4	300.0	3351.0	1009.4	1103.0
Apportionment of ARR					
Cargo Handling Charges	5381.50	297.00	3183.40	908.40	992.70
Storage charges	276.10	3.00	167.50	50.50	55.10
Miscellaneous charges	105.60	0.00	0.00	50.50	55.10

- (viii) The port has assessed the revenue requirement from berth hire at ₹1519.20 lakhs which is same as in its original proposal. The basis for estimation is given below:

- (a) Port has estimated 1% of the berth construction cost as other operating cost as per the norms prescribed in the 2008 guidelines.
- (b) The port has reiterated its submission for estimating maintenance dredging cost at ₹ 45,15,000/- and considered the same in the estimation of annual revenue requirement.
- (c) The Annual Revenue Requirement from berth hire is estimated as follows:

Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs
(i)	Capital Cost	
(a)	Total Berth Construction Cost	8670.7
(b)	16% Return on the Capital Cost	1387.4
(ii)	Operating Costs	
(a)	Other Operating Costs (1% of capital Costs)	86.7
(b)	Annual dredging costs	45.2
(iii)	Total Revenue Requirement	1519.2

- (d) The port has furnished detailed working to arrive at the proposed berth hire of ₹1.55 per GRT per hour or part thereof from foreign going vessel and ₹ 0.93 per GRT per hour or part thereof from coastal vessel.
- (ix) As regards to cement handling, the COPT in the revised proposal has made the following submissions:
- (a) The Cochin Port Trust has entered into an Agreement with M/s.Gujarat Ambuja Cement Limited (GACL) for providing berth to their vessels carrying cement for a period of 30 years at Q1 berth. Further, the backup area of Q1 berth has also been given on lease to M/s.Gujarat Ambuja Cement Ltd. and their captive cement storage and packing unit is in operation now. This backup area of GACL is not considered as a part of this project.
- (b) Based on the fact given above, Q1 berth will be utilized by GACL and other cement vessels as a common berth. However, Gujarat Ambuja Cement Limited will only use berthing and handling services for cement transfer, from ship to silo. GACL will not avail storage or packing facility envisaged in the project for cement handling. Hence, as cement will be pumped directly from ship to the storage area allotted to them separately, cement handling by GACL will not attract storage or miscellaneous charges. While other vessels carrying cement would require wider services including unloading, bagging and packing, storage etc.
- (c) In view of the above, a differential rate needs to be prescribed to the users based on the services required by them.
- (d) In order to calculate the appropriate tariff for cement users utilizing different services, cargo handling charges has been bifurcated into the following:
- (i) Handling charges from ship to silo
- (ii) Handling charges for packaging & forwarding
- (e) The port has furnished segregated capital cost, operating cost and revenue requirement from cement handling into these two cement handling activities. As per the statement furnished by the COPT, of the total Annual Revenue Requirement for cement handling estimated at ₹3351.00 lakhs, ₹191.52 lakhs is apportioned to the activity (a). transfer of cement from ship to silo and ₹3159.45 lakhs to the activity (b). for packing and forwarding. For arriving at the proposed tariff for cement handling, the COPT has apportioned 95% of the total revenue requirement from cement handling activity i.e. ₹3183.40 lakhs and apportioned ₹ 191.50 lakhs towards cement transfer from ship to silo and balance ₹ 2991.90 lakhs is apportioned towards recovery from packaging and forwarding activity.
- (f) Based on the traffic study and considering the capacity of GACL, only 50% of the optimal capacity of cement is expected to utilize the packaging and forwarding services.
- (g) It is estimated that the demand for cement in the hinterland of Kerala would be met mainly through coastal cargo. In view of the same, 95% of the cement cargo is considered to be coastal cargo and only 5% is expected to be foreign cargo. The COPT has furnished following working in support of the rates proposed for cement handling:

Estimation of Revenue Requirement	Unit	Cement
Revenue Requirement	₹ Lakhs	3351.0
CementHandling	₹ Lakhs	3183.4
Transfer from ship to silo -share in cargo handling	In %	6.0%
Transfer from ship to silo	₹ Lakhs	191.5
Packaging & Forwarding -share in cargo handling	In %	94.0%
Packaging & Forwarding	₹ Lakhs	2991.9
Handling Rate (foreign charges assumed to be 66.7% higher than coastal charges)		
Share of coastal to foreign cargo	%	95/5
(a) Optimal Capacity for cement	Units/ MTPA	1.01
(b) 50% of the Optimal Capacity of cement availing packing, bagging and forwarding services	Units/ MTPA	0.505
Charges for Transfer from ship to silo		
Foreign	₹ Per Ton	30.59
Coastal	₹ Per Ton	18.35
Charges for Packaging & Forwarding		
Foreign	₹ Per Ton	955.81
Coastal	₹ Per Ton	573.37

- (x) Storage calculation:
- (a) As per the guidelines, 5 days free storage period is considered for all commodities. Based on the conditions prevailing at the port, free period of 5 days for car and 7days for other

cargo is proposed. Based on the similar port operation for Ro-Ro, it is observed that the cars would be evacuated within the free period hence it is assumed that only 5% of the optimal capacity would attract the storage charges. The storage charges are calculated based on the following inputs:

Particulars	Unit	Cars	Cement	Food Grains	Others
Optimal capacity	Units/ MTPA	63875	0.507	0.461	0.439
Free Period	Days	5	7	7	7
% of Cargo that would attract storage charges	%	5%	20%	30%	20%
Cargo Storage considered		➤ 80% of cargo to be evacuated in first 2.5 days ➤ 10% within 7.5 days ➤ 10% within 12.5 days	➤ 80% of cargo to be evacuated in first 3.5 days ➤ 10% within 10.5 days ➤ 10% within 17.5 days	➤ 80% of cargo to be evacuated in first 3.5 days ➤ 10% within 10.5 days ➤ 10% within 17.5 days	➤ 80% of cargo to be evacuated in first 3.5 days ➤ 10% within 10.5 days ➤ 10% within 17.5 days

- (b) Based on the above inputs, the storage charges for different commodities are estimated. A telescopic rate is considered to discourage the storage of cargo for a longer period.
- (xi) The COPT has proposed the following tariff in its Reference Tariff Schedule attached along with the revised proposal:

(1) **Berth Hire:**

GRT	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign going vessel (in ₹)	Coastal vessel (in ₹)
Any volume of GRT	1.55	0.93

(2) **Cargo Handling charges:**

(a) **Car Handling:**

Commodity	Unit	Rate in ₹	
		Foreign	Coastal
Cars or any other type of automobile vehicles	Per car/ vehicle	750.03	449.93

The charge prescribed above is a composite charge which comprises of the following activities (in any order):

- Receiving the car at the Terminal.
 - Allocation of storage space in the car parking facility and parking it.
 - Providing adequate lighting at the car parking facility.
 - Providing adequate security at the car parking facility.
 - Documenting the number of cars received at the car parking facility and numbers loaded into the ship.
 - Maintaining the document relating to the ship
 - Lashing onto the deck floor of the ship.
 - Other miscellaneous services
- (b) **Dry Bulk Cargo Handling:**

Sr. No.	Commodity	Rate in ₹ per Ton	
		Foreign	Coastal
1	Cement- transfer from ship to silo	30.59	18.35
2	Cement- packaging & forwarding	955.81	573.37
3	Food Grains	317.56	190.50
4	Other Bulk Cargo	251.20	150.69

The charge prescribed above is a composite charge which comprises of the following activities (in any order):

- (i) Loading/Unloading of the cargo from the ship
- (ii) Transporting the cargo to the storage yard*
- (iii) Storing the cargo at the storage yard for the free period*
- (iv) Loading the cargo from the storage yard onto the importer's vehicle/unloading the cargo from the exporter's vehicle and transferring it into the storage yard.*
- (v) For cement, it also includes charging towards cement bagging*

*For Cement—these services are envisaged only for cement packaging & forwarding Facility and not for cement transfer from ship to silo facility.

(3) **Storage charges:**

(a) Car Handling:

Description	Rate in ₹ per car per day or part thereof
Free period	5 days
First five days after expiry of free period	16.7
6 th day to 10 th day after expiry of free period	25.0
From 11 th day onwards	33.4

(b) Dry Bulk Cargo Handling:

Description	Rate in ₹ per MT per Day or part thereof		
	Cement	Food Grains	Other bulk Cargo
Free period	7 days	7 days	7 days
First seven days after expiry of free period	21.07	4.63	7.97
8 th day to 14 th day after expiry of free period	31.61	6.95	11.96
From 15 th day onwards	42.14	9.26	15.94

(4) **Miscellaneous charges:**

The following Miscellaneous charges are applicable for the bulk cargo handled:

Particulars	Unit	Rate in ₹
Food Grains	Per metric ton	10.95
Other Bulk Cargo	Per metric ton	12.56

Note:

The above miscellaneous charges include Environment and Management, sweeping of cargo on the Wharf, safety and security measures etc.

(xii) The COPT has also proposed Performance Standards as given below:

(a) Berth hire charges:

Depth as required for berthing the vessel having draft upto 9.14 mtrs. during all stages of the tide shall be maintained in front of the berth for a width of 50 mtrs.

(b) Handling charges:

Gross average unloading rate

Cargo category	Gross average unloading rate shall not be less than
Cement	5000 T/ day
Wheat	7500 T/ day
Timber and other cargo	2500 T/ day
Cars	1000 number/ day

The port has proposed a condition uniformly for each cargo stating that the gross average unloading rate shall not be less than the level proposed above for each cargo category on the basis on 24 hour working and in the case of part day working (less than 24 hours), the requirement will be on prorate basis of duration in hours of the vessel/ cargo availability for operation. Gross time shall be reckoned from the time of readiness of the vessel for commencing the car unloading operation till the completion of the unloading. Any break down period due to the non-readiness of the vessel/ cargo shall be deducted from the gross time.

9.2. The COPT vide its e-mail dated 18 October 2013 has also confirmed that as advised vide our letter dated 14 October 2013, the revised proposal has been simultaneously forwarded by the port to all the users /user associations/ short listed applicants with a request to submit their comments directly to us and to COPT on or before 22 October 2013.

10. Based on a preliminary scrutiny of the revised proposal dated 15 October 2013, the COPT was requested vide our letter dated 23 October 2013 to furnish additional information/ clarifications. The COPT has subsequent to the joint hearing, vide its letter dated 8 November 2013 furnished its reply on queries raised. Summary of queries raised by us and the response of the COPT is brought out in the subsequent paragraph.

11. A joint hearing in this case was held on 29 October 2013 at the COPT premises. The COPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the COPT and the users/ user associations have made their submissions.

12.1 As decided at the joint hearing, the COPT was requested vide our letter dated 1 November 2013 to initiate action on the following points:

- (i) As decided at the joint hearing, users, user organisations and shortlisted applicants were allowed 3 days' time i.e. upto 2 November 2013 to furnish their comments/ written submission, if any to us as well as to the COPT on the revised proposal dated 15 October 2013 filed by the port. The COPT to furnish its comments thereon in 3 days' time thereafter.
- (ii) COPT to expedite furnishing its response to our questionnaire dated 23 October 2013 in a weeks' time i.e. by 4 November 2013.
- (iii) At the joint hearing, the Cochin Steamer Agents Association (CSAA) has pointed out that the proposed upfront berth hire is 500% higher than the rates prescribed in existing Scale of Rates of COPT. The CSAA has suggested the port to consider the option of allowing collection of berth hire from Shipping Lines as well as from Receiver of cargo. As agreed at the joint hearing, the port to examine the point made by CSAA and introduce a suitable note in this regard in the proposed Scale of Rates.

12.2 With reference to para 12.1.(i). above, the users/ user organisations/ shortlisted applicants have furnished their comments/ written submission on the revised proposal dated 15 October 2013 filed by the port. The COPT has furnished its response.

12.3 With reference to para 12.1.(ii). above, the COPT has furnished its response vide its letter dated 8 November 2013. The COPT has subsequently proposed some correction in a general note on penal rate of interest vide its email dated 12 November 2013. The summary of the queries raised by us and the reply furnished by the port are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by port
(1)	General:	
(i)	(a) The proposal of COPT envisages the BOT operator to handle cars, cement, wheat, timber and other cargo. Please indicate the names of the cargo items covered under the cargo item "others". Consequently, the Reference Tariff Schedule and the proposed Performance Standard may also be modified to indicate the names of cargo items under "others".	Other cargo includes timber, bagged parcels like cement, other construction material and food grains. Accordingly, the reference tariff schedule and proposed performance standard have been modified to indicate these commodities and incorporated in the revised proposal. (Note: Construction material in break bulk form is export cargo meant to Maldives. The projected annual traffic of metal is 35,000 T and sand 30,000 T. The bagged cement comprises of 17,000

		T of export to Maldives and 30,000 T of coastal import.)
	(b) Confirm the operator will not be allowed to handle any other cargo other than cement, cars, timber, wheat and the cargo items to be listed by COPT under 'others'.	We confirm that the operator will not be allowed to handle any other cargo other than cement, cars, food grains and the cargo items listed above under other cargo.
(ii)	The COPT is also requested to confirm that the proposed allotment of land is in line with the Land use plan of the port.	The COPT has not replied this point.
(2)	Optimal Capacity:	
(A)	For RORO Cars:	
(i)	Traffic Projections attached as Annex-III to the Feasibility Report estimates the volumes of RORO at 50,000 cars and volume of cargo items cement, wheat, timber and others is projected at 18.65 lakhs tonnes from the year 2018-19 onwards till the end of the project i.e. 2044-45. It is seen that the optimal capacity of the terminal is assessed at 63,875 of cars and 19.10 lakhs tonnes of cement, wheat, timber and other cargo to match the traffic projected in the feasibility report. Clause 3.3.2. of the 2008 tariff guidelines stipulates that the upfront tariff is to be determined for optimal capacity of the terminal irrespective of the traffic forecast. In the light of the above clause and considering that the project is for a long horizon for 30 years wherein advancement in technology, increased draft and other improvements can improve the overall traffic and optimal capacity of the proposed terminal and also taking into consideration the various gaps observed in the subsequent points, the COPT may re-assess the optimal capacity of the terminal improving upon the various parameters adopted by the port in the calculation of optimal capacity.	Handling rate and share of capacity of cargo has been considered in calculating the optimal capacity of the terminal, which in turn has been calculated based on the guidelines issued by TAMP for multi-purpose terminals. Further, as suggested by TAMP, berthing and de-berthing time for handling cars will not be considered and accordingly, the optimal capacity of bulk and break-bulk would be modified.
(ii)	(a) The COPT has stated that since no norms are available for Ro-Ro type facility in the tariff guidelines of 2008, the Reference tariff for Ro-Ro facility envisaged in the project is arrived based on the similar lines followed in the upfront tariff determined for Ro-Ro cum multi-purpose berth at Chennai Port Trust (CHPT). It is, however, observed that the following parameters adopted by COPT are not in line with the parameters followed in the upfront tariff determined vide Order No.TAMP/26/2012-CHPT dated 17 August 2012 for Ro-Ro facility at CHPT:	

Sl. No.	Description	Parameters considered in the upfront tariff fixation of car (Ro-Ro) facility at CHPT – Order No.TAMP/26/2012-CHPT dated 17 August 2012	Parameters considered by COPT in the current proposal dated 15.10.2013 for fixation of Reference Tariff following principles of 2008 guidelines for handling car at Q1 – Q3 berths
A	Optimal Quay Capacity		
(i)	Handling rate of car	136 cars/ hour	50 cars/ hour
(ii)	Ship day output/ day	3264 cars/ day (136 cars/ hour x 24 hours)	1000 cars/ day (50 cars/ hour x 20 hours)
(iii)	Optimal Quay Capacity	8,33,952 cars/ annum (3264 cars/ day x 365 days x 70%)	Not furnished
B.	Optimal Yard Capacity		
(i)	Area earmarked for car parking yard	10,300 sq. mtrs.	15,000 sq. mtrs.
(ii)	Car parking level	6 stories (Multi-level parking)	1 storey (No Multi-level parking)
(iii)	Total area after considering multi-level parking	61,800 sq. mtrs. (10,300 sq. mtrs. X 6 stories)	15,000 sq. mtrs. (No Multi-level parking)
(iv)	Area required to park a car	7.75 sq. mtrs./ car	12 sq. mtrs./ car
(v)	Total area required to park a car after providing margin for access and	10 sq. mtrs./ car	15 sq. mtrs./ car

		clearance. (COPT has provided 25% margin)			
	(vi)	Effective car parking area considered by CHPT after providing 20% margin for ramps, elevators.	49,440 sq. mtrs. (61,800 x 80%)	- (25% margin already provided by COPT in area required for parking car)	
	(vii)	Stack height at each storey	1	1	
	(viii)	Total Ground Slots (multi-level parking considered by CHPT) [COPT – single level parking]	5,000	1,000	
	(ix)	Average dwell time	3	4	
	(x)	Optimal Yard Capacity	4,25,833 cars	63,875 cars	
	C	Optimal Capacity for car handling (lower of the two capacities)	4,25,833 cars	63,875 cars	
	(b) It is seen from the above comparative table drawn from the proposal of COPT and the upfront tariff determined at CHPT that many of the parameters adopted by the COPT are not in line with the parameters considered for determination of the upfront tariff at CHPT. The COPT is requested to justify the reasons for deviation in each of the parameters with reference to the parameters considered for upfront tariff determined for RORO facility in the CHPT. Apart from that, the COPT is also requested to furnish clarification on the following points:				
	(i) The COPT has not furnished the optimal quay capacity for handling car. Since the tariff guidelines of 2008 require to consider the lower of the two capacities (quay and yard) as the optimal capacity, the COPT is requested to calculate the optimal quay capacity for car handling as done in the case of CHPT also. While doing so, COPT is requested to justify the reasons for considering scaled down handling rate of car at 50 cars/ hour as against 136 cars/ hour considered in the CHPT upfront Tariff Order.				<p>(a). Quay Capacity is worked out and included in the revised proposal.</p> <p>(b). Optimal Quay Capacity of car is estimated at 2,55,500 cars per annum applying handling rate of 1000 cars per day i.e. (1000 cars/day x 365 days x 70%).</p>

	<p>Bearing in mind that the Reference Tariff to be determined now is for time horizon of 30 years, port may consider to review and improve the handling rate of cars at par with the handling rate parameter adopted in the CHPT case which in turn will improve the optimal capacity of car handling at the terminal.</p>	<p>As far as Chennai Port is concerned the cars handled are meant for outgoing (export) purposes. These cars are brought in from the manufacturing units in the hinterland and can be stocked in multi-level parking facility (which has lift and ramp within). Therefore, the area required for each car parking in comparison to ground slot is lower. Further, CHPT has provided priority berthing for cars, while the same is not provided at COPT.</p> <p>The requirement of car parking in COPT is only for incoming cars, through coastal cargo, which are required to use in hinterland. The total number of cars envisaged to be handled is only 50,000 per year. Hence, the multi-level parking is not warranted. In addition to this, there is a height restriction due to the flying funnel.</p>
	<p>(ii) It is seen that at CHPT even with 10,300 sq. mtrs. area proposed to be allotted for car parking, the optimal yard capacity assessed by CHPT is 4,25,833 cars as against optimal yard capacity assessed by COPT at 63,875 cars for 15,000 sq. mtrs. of area proposed for car parking. This leads to gross underutilisation of the storage yard in comparison to CHPT. The COPT may consider to improve various parameters viz., ground slot, average dwell time at par with the parameters adopted at CHPT to improve the optimal yard capacity for car parking. The port may also consider the possibility of having multi-level parking as considered in the CHPT recognising the benefits/ advantages of a multi-level parking vis-à-vis the proposed open parking yard in terms of efficiency in operations.</p>	<p>Average size of the car considered for the planning purpose is 4.50m x 1.80m. After allowing side clearance of 0.60m and end clearance of 0.50m, the space required for positioning car is 12m². Additionally, 25% of this area is added towards access and circulation roads. Thus a total area of 15m² is required per car and the same is provided accordingly. At Chennai port, parking slots have been identified for specific types of cars as they come from the manufacturing units and hence space can be optimized. Whereas in Cochin port, the cars handled are for the usage in hinterland, which are mostly mid-sized and therefore may not be of the same type. Hence, the size of parking is determined based on general mid-size car.</p>
	<p>(iii) If the COPT does not envisage multilevel parking at the proposed facility, then please confirm whether port proposes to include any specific condition in Bid document which refrains the successful operator to have multi-level parking at the car parking area in future during the project period.</p>	<p>The proposed berths of Q1-Q3 fall under flying funnel height restriction area and the same would be informed to the Bidders, As such, the Concessionaire would be required to ensure that these restrictions are not breached in activities undertaken.</p>
	<p>(iv) Justify the basis for adopting the average dwell time of 4 days as against improved average dwell time of 3 days' time adopted in the case of CHPT based on the proposal of CHPT.</p>	<p>This being a coastal import and delivery has to be taken by a number of dealers spread over Kerala compared to the arrival of cars in Chennai Port from manufacturing units, the evacuation of the cars will not be at the same pace as in Chennai and the consignee may require more dwell time at the port terminal. Accordingly, 4 days of dwell time is considered for the Cochin Terminal.</p>
	<p>(v) The COPT has considered the area required per car at 12 sq. mtrs. and scaled it to 15 sq. mtrs. after</p>	<p>Average size of the car considered for the planning purpose is 4.50m x 1.80m.</p>

	providing margin of 25% for the space required for access and clearance of car. Justify the basis for adopting the parameter of 12 sq. mtrs. area per car as against 7.75 sq. mtrs./ car area considered by CHPT and also explain the basis for providing 25% margin area i.e. 3 sq. mtrs. per car for access and circulation at car parking area.	After allowing side clearance of 0.60m and end clearance of 0.50m, the space required for positioning car is 12m ² . Additionally, 25% of this area is added towards access and circulation roads, as against 29% as considered by CHPT. Thus a total area of 15m ² is required per car and provided accordingly.
	(vi) If the COPT is of the view that by modifying various parameters, the share of cargo capacity of car increases beyond the level expected for the project envisaged, then the COPT may consider suitable reduction in the total area allocated for car parking and attempt to reduce the mismatch between the optimal quay and the optimal yard capacity for handling car.	The proposed parameters are retained, hence no modification is required.
	(vii) In para 4.8. of the proposal, the COPT has considered 3 hours i.e. 0.125 day/ vessel additional time required for berthing and de-berthing of vessel while arriving at total berth days of 71.9 for handling cars at the proposed terminal. The approach adopted by the COPT of providing additional 3 hours for berthing and de-berthing is not found as per the norms prescribed in 2008 guidelines and is also not in line with the approach followed in determining the upfront tariff for various projects at other Major Port Trusts. The COPT is, therefore, requested to exclude this additional berthing days included in the calculation of berth days for handling cars. Consequently, the number of berth days considered for arriving at the Optimal quay capacity of bulk and break bulk envisaged 439.10 days [i.e. 730 days (for two vessels at Q1 to Q3) x 70% - 71.90 days for car handling] may also need to be modified.	The berth time required for car carriers would be modified without considering 3 hours' time required for berthing and de-berthing. The optimal quay capacity of bulk and break-bulk is modified accordingly in the revised calculation.
	(viii) The COPT is requested to rework the optimal yard and optimal quay capacities for handling car in the light of the above observation. While doing so, as stated earlier the COPT may endeavour to minimise the gap between the optimal quay and yard capacities.	Optimal capacity of the terminal for car handling is lower of the quay capacity and the yard capacity. Optimal Quay Capacity is 255000 cars (0.7*50 cars/hour*20hours/day*365 days) Optimal Yard Capacity is 63875 cars $0.7 \times \frac{1000 \times 1 \times 365}{1 \times 4} \text{ Cars}$ Therefore, the optimal capacity of the terminal for car handling is 63875 cars.
(B)	For Cement, wheat, timber and other cargo:	
(i)	The average handling rates achieved by the existing user handling cement at the port may be indicated for the last three years 2010-11 to 2012-13. Also, indicate the ship to silo equipment presently deployed at the port's berth for handling of cement.	The productivity in cement handling realized by GACL is as follows: 2010-11: 4867 TPD 2011-12: 3727 TPD 2012-13: 4041 TPD No equipment is presently deployed at the port's berth for handling of cement.
(ii)	The port has assumed handling rate of 5,000 tonnes/ day for cement. Explain the basis for considering the handling rate of cement at 5000 tonnes / day.	Based on the performance details of the existing similar cement handling facility of GACL, handling rate of 5000 tonnes per day has been considered.
(iii)	The COPT has stated that it is has adopted the norms prescribed in tariff guidelines of 2008 for multipurpose	Considering the low proportion of cargo requiring the services of crane and

	<p>cargo terminal in respect of dry bulk and other cargo. The 2008 guidelines for multipurpose cargo terminal prescribe norms for handling rate at 7500 tonnes per day for dry bulk cargo for parcel size of vessel lower than 30,000 tonnes, 4000 tons for steel cargo and 2500 tons for other cargo prescribed. These norms prescribed in the guidelines are with reference to the provision of 3 Electrical Level Luffing Wharfage cranes of 20 Tons capacity.</p> <p>In view of our queries in the subsequent paragraph requesting COPT to examine the possibility of deployment of higher capacity HMC of 100 Tonne, the COPT may consider to improve the handling rate with reference to handling rate of 100 T HMC at 12,500 for dry bulk cargo like food grains, 6000 tons per day for steel and bagged cargo and 3750 tons per day for other cargo (timber, logs), as considered by the Authority for determining optimal capacity and tariff of 100 tons HMC at other Major Port Trusts like the Visakhapatnam Port Trust (VPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), Paradip Port Trust (PPT) and V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT).</p>	<p>smaller size vessels expected at the terminal, one MHC of 64 T is proposed. Accordingly, the proposal will be retained.</p>
(iv)	<p>Page 17 of the proposal of COPT states that the cement will be pumped directly to the captive cement storage area of one of the existing users and for other common users it will be pumped to the silos and packed and loaded using packing unit and automatic truck loader at the storage yard. The COPT is requested to furnish the optimal capacity of the silos, and automatic packing plant at silos and also indicate the basis of various parameters adopted to arrive at the capacity and justify the same with reference to existing cement handling and storage facility at Cochin Port Trust.</p>	<p>Considering the land area available behind the berth, only two silos can be constructed. Further, the height of the silo is also restricted by the flying funnel restrictions. As such, these silos can be constructed with a total capacity of 25000 tonnes. Based on the performance of the existing terminal and the cement requirement in the hinterland according to the seasons, 20 turnings are expected per annum. This works out to an optimum capacity of 5 lakhs tonnes storage capacity per annum.</p> <p>In practice, the average working of the cement packing units is 10hrs per day and average output is 100 tonnes per hour for a plant with rated capacity of 125 t per hour. Further, the average working in a month is 25 days. Two packing units are proposed. Thus the annual capacity of the packing unit works out 6 lakhs tonnes per annum (2 nos. equipment x 12 months x 25 days x 10 hrs x 100 tonnes).</p>
(v)	<p>Please confirm whether the 50% of the optimal capacity of cement relating to common user envisaged to be pumped to silos will directly be packed and loaded onto trucks. Para 3.4.3. of the Feasibility Report states that the project will have bulk loading of cement into cement tankers also. Neither the proposal of the COPT nor the capital cost mentions about storing of cement in cement tankers. Please clarify the position in this regard.</p>	<p>We confirm that 50% of total optimum capacity of cement would be pumped to silos for packaging and loading in the project facility. The proposed common facility is for storage and dispatch of cement. The dispatch can be either bagged or in bulk form as per the requirement of the consignee. The proposed plant has both the facility. As the bagging plant will be idling at the time of bulk loading of the cement, it is proposed to have the same rate for either mode of dispatch of cement. Storage of cement will be only in silos. Tankers in the report mean the truck tankers used</p>

		for conveyance of cement from the storage silos to the consignee's destination. Since storage of cement in tankers is not contemplated, no capital cost is considered.
(3)	Capital Cost:	
(i)	The estimate of capital cost does not include any pumps for handling cement. From clause 3.3.3.1 of the Feasibility Report it is understood that the cement will be pumped to silos using ship pumps. Justify any specific reasons for not envisaging deployment of any pump by the operator and instead relying on ship pumps. Clarify whether any contingency plan is envisaged by the port for the operator to handle cement if ship pumps are not operating at any point of time or the productivity of ship pump is below the handling norm envisaged in this proposal as it will have impact on the achievement of optimal capacity of the terminal and also achievement of estimated revenue requirement.	As per the prevailing practice of port operations in the country, no contingency plan were envisaged for cargo transfer through ship pumps. It is presumed that the ship may have its own standby arrangement.
(ii)	The optimal capacity of cement is assessed at 10.10 Million Tonnes Per Annum (MTPA) by COPT which forms 52.10% of the optimal capacity of the terminal (other than car) assessed at 19.10 MTPA. Recognising, that the share of cement is significant in the optimal capacity of the terminal, the COPT may instead of relying solely on the handling rate achieved by the existing user explore the possibility of including efficient high capacity pumps to improve productivity and efficiency at the terminal with consequent modification in the optimal capacity and other relevant calculation in arriving at the Reference Tariff.	It is stated here that the cement handling in pumps is a specialized operation and exclusive ships are engaged for this purpose. The present proposal is based on availability of such types of ships in the market. As such, there will be different players engaged in the cement business at same place and parcel size requirement of individual player at one location may not be substantial. Hence, the envisaged capacity considered is adequate. Moreover creating a storage facility for enhanced ship capacity warrants substantial cost and there is crucial space constraint.
(iii)	Tariff guidelines of 2008 prescribe norm of 3 numbers of level luffing crane of 20 tonne capacity each for handling multipurpose cargo at a multipurpose cargo terminal. The port has assumed only one HMC for handling wheat, timber and other cargo at Q1 to Q3 berth. It is seen that the port envisages the berth length of 410 mtrs. can accommodate two vessel at a time. The INSA has also pointed out that one HMC of 64T proposed by the port may not be adequate for berth of 410 mtrs. length. The port is requested to confirm that a single HMC of 64 tonne is adequate to handle two cargo vessels (other than car and cement) berthed at the proposed facility. If so, please confirm that it can achieve the productivity parameters and the optimal capacity considered in the calculation.	Out of the two berths having total length of 410 mtrs, one of the berths is always likely to be occupied by cement carriers/ car carriers. Based on this, effectively only one berth will be available for handling vessels carrying food grains and other cargo, which require the service of MHC for the transfer of cargo between the vessel and berth. One MHC will have a productivity of 7500 tonnes per day in the case of food grains and 2500 tonnes per day in the case of timber and other cargoes, which is in line with the optimum berth capacity. Accordingly, it is confirmed that one MHC of 64T is adequate for achieving the optimal throughput of the terminal.
(iv)	The COPT in their letter dated 21 October 2013 while furnishing its comments on the point made by INSA has at point (d) stated that initially the port proposes only one HMC so as to reduce capital investment. Operator is, however, free to install additional cranes if required. Regarding dredging also, the COPT at point (e), has stated that if Concessionaire demands further draft, Concessionaire shall bear all the expenditure for increased draft. In this context, if additional HMC is envisaged to be deployed by the operator in future or the port expects the operator to incur the expenditure for increased draft, then	In case improved facilities are provided through increase of draft and/ or providing additional cranes the traffic as well as total GRT of vessel calling the terminal would also increase, which would result in additional revenue to the BOT operator and it may compensate the investment and operational cost required for providing and maintaining the improved facilities as detailed above. The position of the operator is that it

	please explain what is the recourse available to the terminal operator to recover such additional cost of investment as the Reference tariff caps (to be) approved by the Authority are applicable for the entire project period subject to indexation as per clause 2.2. of the tariff guidelines 2013.	should adhere to the reference tariff even though improved facilities are provided in the terminal. It is also pointed out that they would be endeavoring for providing the improved facilities only if it is financially beneficial to them.
(v)	In case the COPT envisages part of the cargo will be handled by the ship gear then, the COPT may consider to propose a suitable rebate in the existing composite handling rate proposed by the port which includes loading/unloading of cargo from/ to ship.	The proposed handling equipments are adequate to handle the optimum capacity as such COPT does not envisage handling part of cargo through ship gear.
(vi)	The COPT proposes to allot three warehouses and two sheds as part of this project on as is where is condition. The port has assessed the value of existing building to be handed over to the operator at ₹17.22 crores by appointing a valuer. The written down value of the existing building including warehouses and sheds as on 31 March 2013 as per provisional Annual Accounts 2012-13 may be indicated. The treatment to be given in the Annual Accounts of the COPT with reference to loss or gain due to such transfer of assets and its treatment to be given in the next general revision proposal of COPT may also be indicated.	The one to one identification of assets between revaluation records and books of accounts is difficult. The available WDV of the assets has been enclosed. The book value of buildings proposed to be transferred to the BOT operator is ₹40.07 lakhs as per the details furnished by the COPT. The necessary adjustment entries due to this transfer will be made effective when preparing/ submitting the next general tariff revision proposal.
(vii)	At para 5.2 (b)(i) of its proposal it is seen that capital cost relating to civil works are apportioned to three cargo groups viz. cement, foodgrain and others based on the share of berth occupancy. Please confirm that capital cost relating to civil works so apportioned by the COPT are relevant for these cargo categories.	Capital cost for the common facilities are apportioned based on the berth occupancy. However the specific capital costs related to the cargos such as food grains, cement, cars and other cargos are provided separately.
(viii)	The COPT has further segregated the capital cost related to cement handling between two major activities viz. (a). transfer from ship to silo and (b). Packing and forwarding in a separate excel statement. It is seen that the civil cost items with reference to connecting bridge, earth pressure relieving and shore protection, foreshore and foot path, refurbishment of roads and drains, construction of compound security wall and equipment cost relating firefighting system is entirely apportioned to transfer of cement from ship to silo. Please confirm whether the capital cost relating to these works particularly capital cost for refurbishment of roads and drains, construction of compound security wall, etc., are not relevant for cement packing and forwarding service. The COPT may review this point and, if necessary, modify the apportionment of these capital cost.	Optimal capacity from ship to silo is 1.01 MTPA. Whereas for packaging and forwarding, the capacity would be 0.5 MTPA. Considering the fact, that the service from ship to silo will be utilized by all the users including the user using the packaging & forwarding services, the capital cost of connecting bridge, earth pressure relieving and shore protection, foreshore and foot path, refurbishment of roads and drains, construction of compound security wall and equipment cost relating firefighting system is considered as common for all the cement users and based on the guidelines is apportioned considering the berth occupancy. Since all the users are going to utilize services between ship to silo, the capital cost is considered entirely on this portion.
(ix)	The estimate of capital cost at para 5.2 (b)(i), and (ii) matches with the estimates of capital cost furnished in Annex III of the proposal dated 15 October 2013 but does not match with the estimate of capital cost furnished in Annex I. Please indicate the capital cost estimates of which Annex are correct and are to be relied upon.	The cost mentioned in the Annex-I is the base cost. However based on the guidelines the landed cost is arrived at by considering contingency cost, PMC, engineering cost, service tax and environment management cost.
(x)	Please furnish breakup of the capital cost for cement handling equipment estimated at ₹44.07 crores in para 5.2.(b)(ii) of the proposal.	The details of cement handling equipment is provided in the Annex-I of the proposal.

		(₹ in crores)		
		Particular	As per Annex-I	Estimates considered after providing for Contingency, Engineering and PMC, Service tax, and Environment Management cost
		(i). 5T Payloaders (2 nos.)	0.7	0.81
		(ii). Cement Packaging unit 125T (2 nos.)	25.00	28.84
		(iii). Automatic Truck loading unit (1 no.)	4.50	5.19
		(iv). Power Supply	8.00	9.23
		TOTAL	38.20	44.07
(xi)	From the Feasibility report or from the proposal, it is not clear the capital cost estimates pertain to which period. As already mentioned in the guidelines, the capital cost of civil works and equipment should be updated to capture the prevailing market rate while fixing the upfront tariff cap. The COPT may, therefore confirm that the estimates of both civil and equipment cost reflect the prevailing market rate. The estimates may be substantiated with documentary support in form of budgetary quotations, rate analysis, etc.	Capital cost estimate pertain to July 2013. However, the import items involved in this project are marginal and the variation in the foreign exchange will not have significant effect on the overall cost of the project.		
(4)	<u>Operating cost:</u>			
(i)	<u>Power Cost:</u>			
	(a) The port has estimated total power consumption of 500 units/ hour for 64 T HMC. Please confirm whether the HMC proposed to be deployed is power driven and not fuel driven as in all other port trust where the HMC is deployed/ proposed to be deployed they are fuel driven. The basis for estimation of power consumption at 250 unit per hour each for food grain and for other cargo i.e. total 500 units / hour may be justified with reference to equipment manufacturer's specifications and supported with calculation to support the power consumption adopted by the port.	It is based on the just below capacity MHC of 50T now in operation in COPT and also details gathered from the various equipment manufacturers.		
	(b) Explain the basis for adopting the power consumption parameter at 4 units per tonne for bagging plant and justify with reference to the technical specification of the equipment proposed to be deployed with detailed working. It may be relevant to mention that in the upfront tariff determination of mechanized fertilizer handling terminal, the power consumption considered is 0.50 units per tonne for bagging plant in Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 27 November 2009 and	The equipment involved in cement bagging comprises of air compressors, bubblers, operation of air filters, screw conveyors apart from the operations of the bagging equipment. The operational techniques involved in cement storage, retrieval and bagging operations are totally different from the operations involved in the case of finished fertilizer		

	notified on 18 December 2009. The COPT is requested to justify the power consumption for bagging plant assumed by the port in its proposal with reference to the above mentioned order of the VPT.	bagging. The power requirement at the rate of 4 units per tonne of cement has been considered based on the performance details of the similar terminal now (GACL) in operation in COPT.
	(c) The variable unit cost of power considered at ₹7.2 per unit and the fixed cost at ₹400 per KVA may be substantiated with copy of a recent electricity bill of the port.	The power consumption bills of similar facilities of Gujarat Ambuja Cements for the last one year are attached to justify the unit rate.
(ii)	<u>Fuel cost:</u>	
	(a) The fuel consumption norm prescribed in the 2008 guidelines for a multipurpose cargo terminal for a 10T pay loader is 12 ltrs/ hour. As against that for half the capacity i.e. 5 T pay loader, the port has assumed fuel consumption of 8 litre per hour/ equipment. Please justify the basis for the fuel consumption parameter adopted by the port for pay loader. Also, justify the basis for the fuel consumption of 6 ltrs./ hour/ dumper adopted by the port.	Fuel consumption of pay loaders and dumpers has been taken based on the discussions with the various operators of similar type of equipment. It may be noted that, fuel consumption for 10T capacity payloaders as per the TAMP guidelines is 12L/hr. As per the technical details, the fuel requirement of 5T capacity is about 70% of 10T capacity payloader.
	(b) The port has proposed total 2 pay loaders in the capital cost. It is seen that the fuel cost for two pay loaders is estimated for total of 11,456 hours [i.e. 928 hours x 2 (for stacking operation) + 4600 hour (for truck loading) + 5000 hours for bagging unit]. Explain the basis for arriving at number of hours for different operations by pay loader.	In the feasibility report 2 Payloaders are proposed for food grains handling and another 2 special type of Payloaders for cement handling at the multiuser packing and truck loading facility. 2 Payloaders are deployed for stacking of the food grains in the storage sheds during the food grains unloading operation from ships. The MHC operation time for ship unloading is estimated as 62.6 days x 16 hours = 1001 hours. Accordingly, the deployment period of the two pay loaders for this operation will be 2x1001 = 2,002 hrs. These pay loaders will also be used for loading of food grains to trucks, the handling rate being 100t/hr. The total working period of these two pay loaders, in hours is the optimum capacity of food grains cargo in tonnes divided by 100t/hr which works out to 2350 hours. Two special type payloaders are deployed for the movement of cement in the bagging unit. The productivity of these payloaders is 100t/hr. As such the total working period of these two pay loaders, in hours is optimum common user cement capacity in tonnes divided by 100t/hr which works out to 5140 hours. Thus the total working period of the pay loaders works out to 9492 (2002+2350+5140)
	(c). For dumpers, the port has estimated fuel cost for 928 hours per dumper and has estimated fuel cost for 6 dumpers. The working hour norm prescribed in 2008 guidelines for multipurpose cargo terminal is 4000 hours. The COPT is requested to explain the basis of considering the number of working hours for estimation of fuel cost for dumper and justify the reason for deviation in the number	Based on the optimum capacity of the food grain cargo and handling capacity of the MHC, the vessel operation will be for a total period of 62.6 days. Considering effective 16 hrs working a day, the total dumper operational requirement is 1001 (62.6 x 16). As the

	of working hours prescribed in the guidelines.	fuel is required for the actual operational period, 1001 hrs is considered for fuel quantity estimation.
(iii)	<p><u>Licence Fee:</u></p> <p>The COPT has estimated the payment of licence fee by the BOT operator as an item of operating cost for the area proposed to be allotted under the project. The following points may be clarified in this regard.</p>	
	(a) The COPT has estimated License fee for total 7.15 hectares of land proposed to be allotted for car parking, cement silos, food grains and other cargo applying unit rate of ₹28.13 lakhs per hectare. Please confirm that the rates adopted for estimation of license fee are as per the rates prescribed in the existing Scale of Rates of COPT and the updated rates after taking into account escalation factor applicable as per the Land Policy Guidelines announced by the Government from time to time.	We confirm that the license fee estimated is based on the rate prescribed in the existing scale of rates of COPT and updated after taking into account escalation factor applicable as per the Land Policy Guidelines (base rate of ₹2667600 per hectare per annum is taken as per the COPT scale of rate dated 10th July 2010 which further escalated at 2% annually).
	(b) The COPT has already included the cost of sheds and warehouses to be transferred to the operator in the estimation of capital cost. Hence the repairs and maintenance and depreciation on this component computed as per norms will be captured in the upfront tariff calculation. In this context, please clarify the estimation of license fee for the same set of warehouses and two sheds in the estimation of license fee will not amount to double counting of cost elements for the same item. If so, the COPT may examine and eliminate double counting of the cost elements in determining the Reference Tariff.	License fee is levied on the land, which does not include the cost of existing buildings.
	(c). The license fee for cement is estimated at ₹ 75.10 lakhs per annum which is apportioned between two activities viz. transfer from ship to silo and packing and forwarding services. Explain the basis of apportioning the license fee relating to cement cargo between these two activities.	The common area of 2.6Ha is apportioned among the different cargos based on the berth occupancy. Of this, area of 1.02 Ha has been added to cement as a portion of common area. Further, it is distributed between Ship to Silo and Packaging & Forwarding based on the berth occupancy. Therefore, the total area considered for cement is 2.67Ha out of which 2.16Ha (1.65+0.51) is considered for packaging and forwarding and the remaining 0.51Ha is considered for transfer from ship to silo. license fee (0.51 area x 28.13 ₹ Lakhs) = 14.34.
(5)	<u>Apportionment of Annual Revenue Requirement:</u>	
(i)	The excel statement furnished by the port segregates the total revenue requirement of ₹ 3,350.97 lakhs from cement handling between two activities - ₹191.52 lakhs for transfer of cement from ship to silo and ₹3159.45 lakhs for packing and forwarding services. The percentage share of revenue requirement from this two activities works out to 5.7% and 94.25%. As against that in page 17 para 7.3.(b). (i) of the proposal, the COPT has considered revenue requirement of ₹191.52 lakhs for cement transfer from ship to silo and ₹3,183.40 lakhs for packing and forwarding services applying 6% and 94% of the total revenue requirement. The revenue requirement between the two activities may be corrected in line with the detailed working provided in separate excel statement by the port.	<p>₹ 3355 lakhs is the total revenue requirement from the cement cargo in the revised calculation now furnished. As per the TAMP guidelines 90% of this should be taken for cargo handling. However in this case no miscellaneous charge is envisaged. Port has included 5% of the miscellaneous charge in the handling charges. In which only the packaging & forwarding activity will attract storage charges.</p> <p>Based on this, total revenue requirement for cement handling would be ₹3187.3 lakhs (95% of ₹3355 lakhs) which is</p>

		apportioned further by applying ratio of 6% and 94%. Detailed working for computation of these ratio is provided in the earlier proposal to TAMP.
(ii)	Of the revenue requirement of ₹3183.40 lakhs (₹3159.49 lakhs stated in the excel statement) proposed to be recovered from the activity of cement packing and forwarding, it is seen that the port has not allocated any revenue requirement towards miscellaneous charge. Since the port has itself admitted that miscellaneous services relating to environmental concerns and cleaning are involved for cement handling at silos, it may consider to allocate part of the revenue requirement towards miscellaneous activity and propose to cover the miscellaneous services in line with the approach followed in the upfront tariff approved in the case of V.O. Chidambaranar Port Trust for cement and construction raw material vide Order No.TAMP/44/2011-VOCPT dated 18 June 2012.	Revenue to be recovered from cement packaging and forwarding in the revised calculation is ₹2993.40 lakhs. Further, we would like to clarify that for cement cargo, there is no scope for miscellaneous services because of fully mechanized system. In view of that, developer would not able to recover cost associated with this. To overcome this we clubbed the charges pertaining to miscellaneous services (5% of total revenue as per the TAMP guidelines for multipurpose terminal) with handling charges.
(6)	<u>Storage charge calculation:</u>	
(i)	As regards storage charges for car, the port has proposed 5 days free period and has proposed storage charge for the slabs first five days after expiry of free period, 6 th day to 10 th day after expiry of free period and from 11 th day onwards. In the calculation of storage charge, however, the port has assumed that 80% of cars will be evacuated within 2.5 days, 10% of car within 7.5 days and balance 10% in 12.5 days. There can be cars which will be evacuated between 3 days to 5 days within the free period which will not attract storage charge but is not found to have been reckoned in the storage calculation. The COPT may examine the storage calculation and the propose storage slabs in the light of the above observation. The port is also requested to show with the working that the operator will be in a position to recover the estimated revenue requirement at the storage charge proposed for cars.	It is envisaged that 95% of the cars will be evacuated within the free period. Out of the remaining 5% of the total cars, 80% of it shall be evacuated within first slab and 10% of it within the second slab and the remaining 10% in the third slab which will attract storage charges. Separate working sheet is provided in revised proposal.
(ii)	It may be relevant to mention here in case of the CHPT upfront tariff, the port has proposed free period of 3 days at par with the average dwell time assumed by the port. The port may justify the reasons and basis for proposing free period of 5 days for car as against 3 days free period approved in the CHPT case.	Considered as per the TAMP guidelines for the multipurpose terminal for imported cargo.
(iii)	The 2008 guidelines prescribes free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo for a multipurpose cargo terminal. As against that the port has assumed a uniform free period of 7 days free period for cement, food grains and other cargo without any segregation for import or export cargo. The port is requested to furnish detailed justification and reasoning for deviation in proposing free period with reference to the norm prescribed in guidelines of 2008. The port is also requested to clarify whether the port envisages export cargo at the proposed facility. If so, differential free period may be proposed for export cargo as per the guidelines of 2008.	Proposed 7 days based on the position prevailing at COPT. With regard to timber no storage is currently provided inside the terminal and the timber is directly taken to the consignee's yard outside the terminal for avoiding multiple handling. The same scenario will be continued as the same is acceptable and advantageous to the port users. Based on the feasibility study very small quantity of export has only been envisaged. The total quantity of exports is 0.82 lakh tones comprising 0.65 lakh tones of construction material and 0.17 lakh tons of bagged cement. No storage facilities are contemplated for

		<p>construction material because of its low value-high volume nature and lower level of annual throughput.</p> <p>With regard to cement export it is expected that the same will be taken from the existing/proposed cement handling facility. Hence no separate storage is proposed. In view of low throughput and to avoid multiple handling it is considered that the coastal import of bagged cement will be directly shifted from the berths to the consignee's storage yard. Hence no storage facility is envisaged inside the terminal.</p>
(iv)	In page 18 of the proposal, port has stated that 80% of the foodgrain will be evacuated within 3.5 days i.e. within free period. However, for arriving at storage rate it has assumed 30% of the food grain will attract storage charge. There, thus seems to be mismatch in the percentage of cargo likely to attract storage charge and cargo likely to be evacuated within free period. The inconsistency may please be corrected.	It is envisaged that 25% of the food grain will be evacuated within the free period. Out of the remaining 75% of the total food grain, 33.33% of it shall be evacuated within first slab and 33.33% of it within the second slab and the remaining 33.33% in the third slab which attract storage charges.
(v)	The basis for adopting 80% of optimal capacity of each type of cargo capacity viz., car, cement, food grain and other cargo to be evacuated within the free period and the percentage of cargo capacity adopted by the port which will attract storage charge beyond free period in each of the slabs may be explained.	<p>Cargo to be evacuated within free period</p> <p>Car – 95%</p> <p>Food grain- 25%</p> <p>Cement – 80%</p> <p>Others – (no storage facilities proposed)</p>
(vi)	The port is requested to furnish detailed working for arriving at the proposed unit rate of storage charge per tonne per day for each of the slabs with reference to cargo items car, cement, food grain and other cargo. The port is also requested to confirm that at the proposed storage charge, the successful operator will achieve the estimated revenue requirement and revenue neutral position is achieved.	<p>We confirm that with the proposed unit rate of storage charges per ton per day for each of the slabs for all the reference cargo, the successful operator will achieve the estimated revenue requirement.</p> <p>Detailed working is provided in the revised proposal.</p>
(7)	<u>Berth hire calculation:</u>	
(i)	The COPT has estimated operating cost for berth hire at 1% of the berth construction cost as per the norms prescribed in the 2008 guidelines. Though the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear cannot be denied. Recognising this point, the Authority while fixing the upfront tariff of berth hire at the other Major Port Trust including the Cochin Port Trust for liquid terminal has recognised the cost of insurance and depreciation on berth cost both at 1% each. The COPT may, therefore, consider to include these elements in the operating cost of berth hire.	Insurance and depreciation for berth hire charges have been included, as per the suggestion by TAMP.
(ii)	The port is requested to justify the maintenance dredging cost estimated at ₹45.20 lakhs in the operating cost of berth hire calculation with reference to the actual maintenance dredging cost incurred by the port for the last three years 2010-11 to 2012-13 at these berths Q1 to Q3 indicating the siltation level as well as unit cost of maintenance dredging. The unit rate of ₹70 per cu.m adopted by the COPT for estimating the dredging cost may please be substantiated with copy of contract entered by the port with dredging company in this regard.	<p>An annual maintenance dredging quantity of 64,500 cum (siltation rate - 3m/year) and a rate is ₹70/cum have been considered in the TAMP proposal.</p> <p>As regards the past data for Q1-Q3 berths, it may be noted that currently, Maintenance Dredging of the port channels and basins is being carried out through M/s.DCI, on contract. This is a</p>

		<p>lumpsum contract for a period of three years from 2011-12 to 2013-14. Since capital dredging for ICTT was also in progress during the first year of contract, a clear assessment of the maintenance dredging quantities in that year was not possible. For the year 2012-13, the total quantity of maintenance dredging for the Port channels and basins was of the order of 20 Million cum. Considering the total area of 60.84 lakh sq.m. the average rate of siltation works out to about 3m.</p> <p>The lump sum quote of DCI for maintenance dredging for the current year is ₹109.80 crores. The indicative quantity for this quote is 18 Million cum, 9Mcum each in outer and inner channels. Considering the distance to the dumping ground, 12 trips in the outer channel, is equivalent to 8 trips from the inner channel. Based on this the rate for maintenance dredging in inner channels works out to about ₹70/cum as detailed below:</p> $R \times 9 + \frac{2}{3} \times 9 \times R = 1098$ $15 R = 1098$ $R = 1098/15 = ₹ 73.20$ <p>Say ₹ 70/-</p> <p>Where R is the rate for Inner channel.”</p> <p>Dredging cost includes fuel escalation at the rate of 10% over and above the normal dredging cost.</p>
(iii)	Explain the basis of considering a vessel of 11,000 GRT to carry 1,000 nos. of car. The Feasibility Report also does not explain the basis for adopting this parameter.	Based on the study of capacity and GRT of car carriers it is seen that 10 GRT space is required for 1 car allowing 1000 GRT space for general purpose, 11000 GRT vessel can carry 1000 cars.
(iv)	<p>The COPT has considered GRT of vessel for car and foodgrains at 11,000, for cement at 11,300 GRT and 11,125 GRT for others. Para 3.3.1 of the Feasibility Report, however, states that vessel of 35,000 DWT at light load condition of 9.14 mtrs. draft carrying parcel size of 25,000 tonnes can be handled at the proposed facility. The GRT of the vessel and the parcel size of the vessel considered by the COPT is found to be lower than the level envisaged in the feasibility report. The COPT is, therefore, requested to consider the GRT of vessel and parcel size as envisaged in the Feasibility report.</p> <p>Though the COPT in its proposal has stated that no increase in depth of berth is contemplated, the COPT in its letter dated 21 October 2013 while addressing the points made by INSA has admitted that the operator has the flexibility to increase the draft of the berths in future if there is demand. That being so, and also considering the larger horizon of the project of 30 years period, the port may consider if vessel of larger size GRT can call the proposed berth. If so, optimal capacity and berth hire calculation may be modified suitably.</p>	<p>Although the berth will have flexibility, the operation of the vessels at light loaded condition is not an assured situation. Hence vessel sizes corresponding to 9.14m draft is considered as the realistic case and ship sizes reckoned accordingly for revenue estimation.</p> <p>The increase in draft is not a firmed up position.</p> <p>In case improved facilities are provided through increase of draft the total GRT of vessel calling the terminal may increase, which might result in additional revenue to the BOT operator and it may compensate the investment and operational cost required for providing and maintaining the increased depth. The position of the operator is that he should adhere to the reference</p>

		tariff even though improved facilities are provided in the terminal.
(8)	<u>Proposed Upfront (Reference) Tariff Schedule:</u>	
(i)	<p><u>Schedule 2 - General Terms and Conditions:</u></p> <p>The note 2(A)(b) states the rate of penal interest will be 2% above the Advance Rate of the State Bank of India. This is not in line with the prescription in clause 2.18.2. of the 2005 guidelines which is uniformly prescribed in the Scale of Rates of all Major Port Trusts, Private Terminals operating under 2005 as well as 2008 guidelines. The proposed note may be modified to state that the rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the provision in the 2005 guidelines.</p>	<p>The same has been corrected and modified.</p> <p>Subsequently, the COPT vide its e-mail dated 12 November 2013 has requested that the proposed note No.2. (A) (b). may be corrected as "The rate of penal interest will be 2% above the Base Rate of the State Bank of India" since Prime Lending Rate does not exist in the State Bank of India.</p>
(ii)	<u>3.2. Conditionalities under Schedule 3.1. Charges for berth hire:</u>	
	(a). The basis and reasons for introduction of the proposed notes (i), (ii), and (iii), may be explained. It is seen that the proposed notes are neither prescribed in the existing Scale of Rates approved for Cochin Port Trust nor have they been prescribed in the Upfront Tariff Order approved Liquid Terminal at COPT in Order dated 3 September 2010 nor are in line with the upfront tariff schedule prescribed in any other Major Port Trusts.	The notes (i), (ii), (iii) & (viii) stand withdrawn.
	(b). The port has proposed note (viii) stating that the rates and conditions for granting ousting priority/ priority berthing will be governed by the extant government guidelines and provision prescribed in the Scale of Rates of Cochin Port Trust. In this context, it is relevant to state that no rates and conditions for granting ousting priority/ priority berthing are prescribed in the Scale of Rates of Cochin Port Trust or for that matter in the upfront tariff approved for Liquid Terminal and Coal Terminal for COPT approved vide Orders dated 3 September 2010 and 15 February 2013 respectively. Hence the intention of prescribing such a condition only in the case of fixation of Reference tariff for the proposed project may please be explained.	
(iii)	<u>4.1.1. - Schedule for Car Handling Charge:</u>	
	(a). The cargo description states "cars and other type automobile vehicles". Please clarify the types of other automobile vehicle the port envisages to handle. Also, clarify whether the tariff proposed in the current proposal and the parameters adopted by the port viz. the handling rate, storage area, etc., considered by the port for arriving at the proposed rate will be the same for any other automobile vehicle. It is further seen that the cargo description for this item in storage charge and also in the Performance standard is "cars" which does not match with the cargo description in the schedule 4.1.1. The port is requested to maintain the description of the cargo item car uniformly in the Reference Tariff Schedule and the Performance Standard.	This is an error occurred. Only cars of various brands are envisaged to handle at the project facilities. The Schedule 4.1.1. stands corrected accordingly.
	(b). The note under Schedule 4.1.1 – Car Handling lists the activities of composite rate. Item (viii) of the said note may be elaborated to state that it will cover all other miscellaneous services not specifically prescribe in the Scale of Rates.	Miscellaneous services have been removed from the list of activities.
(iv)	<u>4.2.1. - Schedule for Dry bulk Handling Charge:</u>	
	(a). As stated in the earlier part of query, cargo items under "other bulk cargo" may explicitly listed in the proposed Scale of Rates.	The same has been corrected and modified.

	(b) The list of services in the note proposed under this schedule is not clear. Since the services offered under the composite rate proposed in Schedule 4.2.1 at Sl. No.1 for cement handling, Sl. No.2 for cement packing and forwarding, Sl. No.3 and 4 for Food grains and Other bulk cargo vary from cargo to cargo to bring in clarity, it is suggested that the proposed note under this schedule may be given separately for each of the cargo at Sl. No.1 and Sl. No.2 and a combined note may be proposed indicating services included in the composite handling rate proposed at Sl. No.3 and 4.											
(v)	<u>Schedule 4.2.2. Storage Charge:</u> The first sentence of the note states that the free period for bulk cargo is 5 days whereas the table shows free period of 7 days. The inconsistency in the free period may please be corrected.	The same has been corrected and modified.										
(9)	Performance Standard:											
(i)	In view of our suggestion to examine the possibility of improving the handling rate of car, food grain, timber and other cargo, the COPT may consider to incorporate the improved performance standard in the proposal.	<p>Performance standard for the commodities are as indicated below:</p> <table><tr><th>Commodity</th><th>Handling rate</th></tr><tr><td>Cement</td><td>5000 T/ day</td></tr><tr><td>Food grains</td><td>7500 T/day</td></tr><tr><td>Cars</td><td>1000 cars/day</td></tr><tr><td>Other Cargo</td><td>2500 T/day</td></tr></table> <p>In case of other cargo category we envisage timber, bagged parcels like cement, and construction material and food grains. Methodology and equipment involved in the operation and time taken for the unit reduced to ton remains by and large the same for each of the commodities under “other cargo”. It is not practical or realistic to segregate performance standard of individual commodity.</p>	Commodity	Handling rate	Cement	5000 T/ day	Food grains	7500 T/day	Cars	1000 cars/day	Other Cargo	2500 T/day
Commodity	Handling rate											
Cement	5000 T/ day											
Food grains	7500 T/day											
Cars	1000 cars/day											
Other Cargo	2500 T/day											
(ii)	In the proposed Reference Tariff Scale of Rates in schedule 4.2.1. and 4.2.2, the rates proposed are for cargo description “Food Grains” and “other bulk cargo” apart from cargo item cement. Whereas in the Performance standard, the cargo description is “Timber and others”. Similarly, the cargo description of “car” also varies in the Reference Tariff Schedule and the Performance Standard. The cargo terminology for which the port has proposed Reference Tariff do not exactly match with the cargo items for which Performance Standards are proposed. The port is requested to modify the cargo description proposed in Performance Standard duly matching with the cargo description Reference Tariff Schedule.	The same has been corrected and modified.										

12.4. With reference to para 12.1.(iii) above, the COPT while furnishing its comments on the comments of CSAA has stated that the cargo expected at the terminal will be captive cargo wherein it will have one consignee only. Therefore, the cost of berth hire, handling charges and storage charges will be borne by a single consignee only. Hence, minor changes in these charges may not result in drastic change on the overall transport and logistic cost of the consignee. Hence, the COPT has stated that introduction of any special note in the tariff proposal is not warranted.

13. While furnishing the replies to the queries raised by us, the COPT vide its letter dated 8 November 2013 has revised its calculation and has consequently proposed revised Reference Tariff. The main modifications made by the COPT in the revised proposal are given below:

- (i) (a) The port had earlier not assessed the optimal quay capacity of cars. The port has now assessed the optimal quay capacity of cars at 2,55,000 cars per annum assuming handling rate of 1000 cars/ day for 365 days (i.e. 70% x 365 days x 1000 cars/ day).
- (b) The proposal states that total berth days available is 730 days for all the cargo. However, one berth would be occupied by cement vessels at all the time due to higher share of the optimal capacity. Hence, berth occupancy of 365 days would be shared between Ro-Ro, food grains and other cargo. To calculate the optimal quay capacity for car, berth occupancy of 365 days has been assumed considering the car would be handled alone at one berth.
- (c) Optimal yard capacity of car at 63,875 units is lower of quay and yard capacities. Hence, the optimal capacity of car is retained as 63,875 cars as considered in its earlier revised proposal dated 15 October 2013.
- (ii) Additional time for berthing and de-berthing at 0.125 day/ vessel provided by the port is excluded by the port in the revised calculation. Consequently, number of berth day for handling 63,875 car is estimated at 64 days as against 71.9 days estimated earlier. The balance berth days available for handling cement, foodgrains, timber and other cargo also stands modified as 447 days [i.e. (70% x 730 days) – 64 days] as against 439.1 days estimated by COPT earlier.
- (iii) (a) Consequently, the overall optimal capacity of multipurpose cargo stands modified at 19.44 lakh tonnes per annum of cargo as against 19.10 lakh tonnes estimated in its earlier revised proposal dated 15 October 2013.
- (b) The optimal capacity for each of the cargo assessed in the revised calculation furnished by COPT is given below:

Particulars	Optimal Capacity (in lakh Tons)	% of the Total Berth Occupancy
Cement	10.28	40.2%
Food Grains	4.69	12.2%
Others	4.47	35.0%
Total Tonnage	19.44	87.5%
Capacity for handling Cars	63,875 Cars	12.5%

Note: The % capacity of cars out of the total Optimal Capacity is estimated based on the berth occupancy for Ro-Ro operations. The remaining capacity (87.5%) is divided among the bulk and other cargo based on their individual berth occupancy. Timber is included in the other dry bulk cargo.

(iv) **Capital cost:**

- (a) The overall capital cost is retained as estimated by the COPT in its earlier revised proposal dated 15 October 2013. In view of modification in the optimal capacity and berth occupancy, the apportionment of capital cost relating to cargo handling activity between different cargo categories has been revised by the COPT in the revised calculation dated 8 November 2013. The cargo-wise revised apportioned capital cost relating to cargo handling activities is brought out hereunder:

(₹ in crores)					
Civil Costs	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
Total Costs - apportionment as per berth occupancy					
Connecting Bridges	2.80	0.35	1.13	0.34	0.98
Earth Pressure Relieving and Shore Protection arrangement	2.27	0.28	0.91	0.28	0.80
Foreshore road and footpath	0.77	0.10	0.31	0.09	0.27
Refurbishment of Roads and Drains	1.15	0.14	0.46	0.14	0.40
Construction of Security Compound wall	0.75	0.09	0.30	0.09	0.26
Specific Costs					
Cost of Existing Buildings	17.72	2.50	3.48	10.62	1.12
Refurbishment of Existing warehouses and other buildings	9.23			9.23	
Development of Car parking area	3.46	3.46			

Construction of flat type cement storage silo	39.96		39.96		
Total Civil Costs-Commodity Specific	78.12	6.93	46.55	20.80	3.83

Note: The total costs are distributed among different cargos in terms of their berth occupancy. The specific costs are allocated as per commodity-specific considerations.

(b) Cargo Handling Equipment Costs:

(₹ in crores)

Mechanical & Electrical Costs	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
General Costs -divided as per berth occupancy					
General Power Supply and Illumination	2.31	0.29	0.93	0.28	0.81
Fire Fighting System	1.15	0.14	0.46	0.14	0.40
Specific Costs					
Cement Handling Equipment	44.07		44.07		
Bulk Cargo Handling Equipment	29.34			7.39	21.94
Total Mechanical & Electrical Costs	76.86	0.43	45.46	7.82	23.15

(c) Miscellaneous Costs:

As per the norms in Guidelines of 2008, miscellaneous cost is estimated at 5% of the total project cost.

(d) Total Capital Costs for cargo handling activity:

(₹ in crores)

Costs	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
Civil Costs	78.11	6.93	46.55	20.80	3.83
Cargo Handling Costs	76.86	0.43	45.46	7.82	23.15
Miscellaneous	7.75	0.37	4.60	1.43	1.35
Total Costs	162.73	7.73	96.61	30.05	28.34

(v) **Operating cost:**

The overall approach for estimating power cost, fuel cost, license fee and other operating cost is same as followed in its earlier revised proposal dated 15 October 2013 and is already explained earlier and hence not reproduced here. Consequent to modification in the optimal capacity and berth occupancy, the operating cost also stands modified to that extent.

A summary of the revised operating cost estimates furnished by the COPT are given below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
(i).	Power				
	(a). Variable cost	31.50	190.50	48.00	67.10
	(b). Fixed cost	3.60	69.20	9.70	27.90
	Subtotal (i)	35.10	259.70	57.70	95.00
(ii).	Fuel	--	22.60	43.40	--
(iii).	Repairs and maintenance				
	(a). Civil Assets (1% of Capital costs)	6.90	46.60	20.80	3.80
	(b). Mechanical Assets (5% of Capital costs)	2.20	227.30	39.10	115.80
	Subtotal (ii)	9.10	273.80	59.90	119.60
(iv).	Insurance (1% of Gross Fixed Asset Value)	7.40	92.00	28.60	27.00
(v).	Depreciation				
	(a). Civil Assets (@3.34% p.a.)	23.20	155.50	69.50	12.80

Sl. No.	Particulars	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
	(b). Mechanical & Electrical Assets (@ 10.34% p.a.)	4.50	470.00	80.80	239.40
	Subtotal (iii)	27.60	625.50	150.30	252.20
(vi).	Other Expenses (5% of Gross Fixed Asset Value)	36.80	460.10	143.10	134.90
(vi).	License Fee	51.30	75.60	48.80	25.40
	Total Operating Cost	167.30	1809.30	531.80	654.10

- (vi) The port has maintained the ratio of apportionment of Annual Revenue Requirement (ARR) between cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges as per its earlier revised proposal dated 15 October 2013 in respect of cars, cement and food grains. With reference to other cargo, the COPT in its earlier proposal dated 15 October 2013 has apportioned 90% of the revenue requirement to handling charges and 5% each towards storage and miscellaneous charges in line with the norms prescribed in the 2008 guidelines for multipurpose cargo berth. In the revised proposal dated 8 November 2013 the port has stated that, in the case of other cargo, there is no storage space available within the project port area and hence the cargo handled from the vessels will be directly loaded into the trucks for movement and hence no revenue requirement is apportioned towards storage charges. The port has proposed to apportion 95% of the revenue requirement estimated for other cargo towards handling charges and 5% towards miscellaneous charges. Accordingly, the ratio of apportionment of Annual Revenue Requirement between the cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges for different cargo items envisaged to be handled is given below:

Tariff Group	Percentage of total revenue allocated			
	Cars	Cement	Food Grains	Others
Cargo Handling Charges	99	95	90	95
Storage charges	1	5	5	0
Miscellaneous charges	0	0	5	5

- (vii) Based on the above, the revised Annual Revenue Requirement from cargo handling activity apportioned cargo-wise is as below:

(₹ in lakhs)					
Particulars	Total	Cars	Cement	Food Grains	Others
Operating Costs	3162.50	167.30	1809.30	531.80	654.10
Capital Cost	16272.90	773.40	9661.20	3004.70	2833.60
Return on capital employed @ 16%	2603.66	123.74	1545.79	480.75	453.38
Total Annual Revenue Requirement (ARR)	5766.2	291.1	3355.1	1012.6	1107.4
Apportionment of ARR					
Cargo Handling Charges	5438.90	288.20	3187.30	911.30	1052.10
Storage charges	221.30	2.90	167.80	50.60	0.00
Miscellaneous charges	106.00	0.00	0.00	50.60	55.40

- (viii) (a) The COPT has made following modification in the estimation of ARR from berthing services:
- The COPT has now estimated insurance at 1% of the total capital cost relating to berthing service in view of our advice which was not estimated in its earlier revised proposal.
 - The COPT has also estimated depreciation at 3.34% of the capital cost which was not estimated in its earlier revised proposal.
 - Apart from the above, the maintenance dredging cost estimated at ₹ 45.20 lakhs in the operating cost in its earlier proposal dated 15 October 2013 is revised to ₹ 49.7 lakhs after capturing fuel price escalation of 10%.

- (b) Revised Annual Revenue Requirement from berth hire estimated by COPT in its revised proposal dated 8 November, 2013 is as follows:

Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs
(i).	Capital Costs	
(a).	Total Berth Construction Cost	8670.70
(ii).	Return @ 16% of the Capital Cost	1387.40
(iii).	Operating Costs	
(a).	Other Operating Costs (1% of capital cost)	86.70
(b).	Annual dredging costs (including 10% fuel escalation)	49.70
(c).	Insurance (1% of capital cost)	82.60
(d).	Depreciation (3.34% of capital cost)	289.60
	Subtotal (iii)	508.60
(iv).	Total Annual Revenue Requirement (ii) + (iii)	1895.90

- (c) The COPT has furnished detailed working for arriving at berth hire charge.
- (ix) The COPT has reiterated its submissions made vide its earlier revised proposal dated 15 October, 2013 for segregating the handling rate for cement into two services viz. (a). Transfer from ship to silo and (b). Packing and forwarding cement. It has furnished revised working in support of the rates proposed for cement for the above mentioned two cargo handling services:

Particulars	Unit	Cement
Annual Revenue Requirement estimated from cement	₹ Lakhs	3355.1
ARR apportioned to cement handling	₹ Lakhs	3187.3
- Transfer from ship to silo-share in cargo handling	In %	6.0%
- Transfer from ship to silo	₹ Lakhs	193.3
- Packaging & Forwarding-share in cargo handling	In %	94.0%
- Packaging & Forwarding	₹ Lakhs	2994.0
Handling Rate (foreign charges assumed to be 66.7% higher than coastal charges)		
- Share of coastal to foreign cargo	%	95/5
Overall Optimal Capacity for cement cargo	Units/ MTPA	1.03
Charges for Transfer from ship to silo		
Foreign	₹ Per Ton	30.33
Coastal	₹ Per Ton	18.19
Optimal Capacity for	Units/ MTPA	0.528
Charges for Packaging & Forwarding		
Foreign	₹ Per Ton	913.97
Coastal	₹ Per Ton	548.27

- (x) The revised storage charges are calculated based on the following inputs:

Particulars	Unit	Cars	Cement	Food Grains
Optimal capacity	Units/ MTPA	63875	0.507	0.461
Free Period	Days	5	7	7
% of Cargo that would attract storage charges	%	5%	20%	75%
Cargo Storage considered		➤ 80% of cargo to be evacuated in first 2.5 days ➤ 10% within 7.5 days ➤ 10% within	➤ 80% of cargo to be evacuated in first 3.5 days ➤ 10% within 10.5 days ➤ 10% within	➤ 33.3% of cargo to be evacuated in first 3.5 days ➤ 33.3% of cargo within 10.5 days

		12.5 days	17.5 days	➤ 33.3% of cargo within 17.5 days
--	--	-----------	-----------	-----------------------------------

- (xi) The COPT has proposed the following tariff in its Reference Tariff Schedule attached along with its revised proposal:

(1) **Berth Hire:**

GRT	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign going vessel (in ₹)	Coastal vessel (in ₹)
Any volume of GRT	1.93	1.16

(2) **Cargo Handling charges:**

(a) Car Handling:

Commodity	Unit	Rate in ₹	
		Foreign	Coastal
Cars	Per car	727.98	436.70

(b) Dry Bulk Cargo Handling:

(I) Cement- Transfer from ship to silo:

S.No.	Commodity	Rate in ₹ per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Cement- Transfer from ship to silo	30.33	18.19

(II) Cement- packaging & forwarding:

S.No.	Commodity	Rate in ₹ per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Cement- packaging & forwarding	913.97	548.27

(III) Food Grains:

S.No.	Commodity	Rate in ₹ per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Food Grains	313.17	187.87

(IV) Other Cargo (timber, bagged construction materials, bagged cement and bagged food grains):

S.No.	Commodity	Rate in ₹ per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Other Cargo (timber, bagged construction materials, bagged cement and bagged food grains)	261.55	156.90

(3) **Storage charges:**

(a) Car Handling:

Description	Rate in ₹ per car per day or part thereof
Free period	5 days
First five days after expiry of free period	16.2
6 th day to 10 th day after expiry of free period	24.3
From 11 th day onwards	32.4

(b) Dry Bulk Cargo Handling:

Description	Rate in ₹ per MT per Day or part thereof	
	Cement	Food Grains
Free period	7 days	7 days
First seven days after expiry of free period	20.16	0.80
8 th day to 14 th day after expiry of free period	30.24	1.20
From 15 th day onwards	40.32	1.59

No storage space is provided for other cargo which includes timber, bagged construction material, bagged cement and bagged food grains. As a result no storage charges for the other cargo are calculated.

(4) **Miscellaneous charges:**

Particulars	Unit	Rate in ₹
Food Grains	Per metric ton	10.79
Other Cargo	Per metric ton	12.39

Notes:

- (i) The other cargo includes timber, bagged construction materials, bagged cement and bagged food grains.
- (ii) The above miscellaneous charges include Environment and Management, sweeping of cargo on the Wharf, safety and security measures etc.
- (xii) The COPT has reiterated the Performance Standards as proposed by the port in its earlier proposal dated 15 October, 2013 except for modifying the description of cargo. Instead of “wheat” the cargo terminology is modified to “foodgrain” and the other cargo is elaborated to specify the cargo covered in line with the cargo terminology proposed in the Reference Tariff Schedule.

14.1. The COPT subsequently vide its letter dated 2 December, 2013, e-mail dated 4 December, 2013, e-mails dated 9 December, 2013, e-mail dated 10 December 2013 and e-mail dated 11 December, 2013 has furnished further clarifications on the queries raised by us vide our letter dated 23 October, 2013 and actions required to be taken by COPT after the joint hearing as conveyed vide our letter dated 1 November 2013 to the extent it was not addressed by the port in its earlier letter dated 8 November, 2013. The port has also modified the calculation and furnished revised working. The main points submitted by the COPT in its further revised proposal dated 2 December, 2013 and 4 December 2013 are summarised below:

- (i) It is confirmed that the proposed allotment of land for the Q1-Q3 Project is in line with the Land Use Plan of Cochin Port.
- (ii) It is confirmed that the 64 T Harbour Mobile Crane proposed to be deployed is power driven. The consumption of power estimated earlier at 250 units per hour has been reviewed. Power consumption by HMC is estimated at 150 units per hour after converting the average fuel consumption of 50 ltr per hour for a 60 T HMC applying the conversion factor of 3 as per normal practice. The fuel consumption of 50 ltr per hour is taken based on the consumption of 70 ltr per hour for 100 T HMC ordered by the TAMP in certain other ports.
- (iii)
 - (a) As per norms, 3 pay loaders of 10 T capacity are allowed for the Multipurpose berth. COPT has proposed 2 pay loaders of 5 T capacity each for food gains and another 2 pay loaders of 5 T capacity exclusively for Cement bagging operation inside the silos, which will not be available for other cargo at the berth. The capacity of 4 Pay loaders proposed by COPT is 5 T as against the 10 T capacity pay loaders provided in the TAMP guidelines is due to lesser optimal capacity of cargo to be handled at port. In line with the norms, the total capacity of 4 pay loaders is 20 T which is below the total capacity of 30 T provided in the guidelines. Cars and Timber Logs do not require the services of pay loaders.
 - (b) COPT has proposed to add 2 nos. Log Grabbers at a total capital cost of ₹2 crores for handling Timber Logs on the shore in the capital cost for moving logs away from the berth during ship operation and also for loading logs to the trailers after segregation of the logs consignee wise for transport to the stack yard. Therefore, FLT's are not proposed, and only Log Grabbers are proposed to be added in the fleet of equipments which is explained under subsequent paras.
 - (c) The port has clarified that of the four pay loaders, two pay loaders are envisaged for cement handling at silos and two will be used for handling food grains. The working hours for two pay loaders at silos for handling cement at the bagging unit with 5 lakh tons capacity is calculated for 5000 hours i.e. 2500 working hours for single pay loader.
- (iv)
 - (a) Storage of Timber Logs inside the Terminal is not envisaged for the Q1-Q3 Project, and the Logs on landing will be shifted to the stack yard outside the project area. Two Log Grabbers are now envisaged to be deployed on the shore for segregating and loading logs for movement to the stack yard. The fuel consumption norms applicable for 10 T pay loader is adopted for the Grabbers since both are of similar capacity and fuel requirements is as ascertained from the operators of similar equipments at Kandla and Tuticorin ports. Calculation for handling timber and other cargo is furnished as separate working sheet.
 - (b) As stated earlier, no storage is envisaged for Other Cargo, and cargo will be directly delivered except for Timber Logs where incidental storage at the project area for shore handling operation will be required. However, such storage will be covered with in the Free Period, and therefore, storage charges are not proposed for Timber Logs.

- (c) With respect to Other Cargo other than Timber Logs, viz. Construction Material and Bagged Cement, their total capacity at 0.82 Lakh TPA is rather insignificant to be provided with dedicated facilities. Therefore, such cargo is expected to avail storage, if required, outside the project area and be directly fed / cleared to / from the ship side. It is also confirmed that Cochin Port has godowns outside the project area, which can be rented out for such cargo. Therefore, storage charge is not proposed for such cargo. Thus, only Handling and Miscellaneous Charges is proposed for Timber Logs and other cargo. In the revised proposal the port has proposed separate shore handling charges for Timber Logs and other cargo in view of addition of log grabber which is exclusively for handling timber at shore. The note governing the proposed rates is also suitably modified to state that the tariff for other cargo (bagged construction material, bagged cement and bagged food grain) will cover loading/ unloading of the cargo from the ship and for direct feeding/ delivery. In case of timber, the proposed rate covers loading/ unloading of the cargo from the ship and shore handling for movement to the stack yard outside the project area.
- (v) It has reiterated that the proposed Berth Hire at Q1-Q3 which are higher than the existing berth hire is ultimately borne by the cargo interests. It is possible for the Steamer Agents to get the payment fully reimbursed from them. The handling rate at the project area for ship to shore cement handling by Ambuja Cements Ltd., will be only ₹18.19 against the wharfage of ₹43.70. The increased Berth Hire proposed for the project area is largely offset by the reduced wharfage.
- (vi) Basis of arriving at the capital cost considered in the proposal is as follows:

Base cost (As provided in the Annexure 1 of tariff Proposal)	a	=a
Contingency (3% of base cost)	b	=a X 3%
Engg. & PMC (@ of 7%)	c	=(a+b) X 7%
Service Tax – Work Contract (@ of 2.8%)	d	=(a+b) X 2.8%
Environment management cost (@ 2%)	e	=(a + b +c +d) X2%
Total (used for Tariff proposal)	f	=(a +b +c +d +e)

- (vii) Since major portion of the area earmarked for car parking falls under flying funnel area, the ground level car parking is only possible and the second level car parking is not possible.
- (viii) The port has vide its e-mail dated 4 December 2013 further clarified that as per sub section 2.2. of the Tariff Guidelines of 2013, the reference tariff for each commodity/category shall be determined based on the reference Tariff for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 tariff Guidelines. Also, in case of no tariff has been fixed for that commodity at the same port then concerned Major Port Trust can propose to TAMP Tariff fixed under 2008 Tariff Guidelines in any other Major Port Trust which is representative enough for that commodity. For the proposed Project, reference Tariff is neither available in COPT or in any other Major Port Trusts which represent the proposed project in terms of similarity. In view of the same, COPT has approached TAMP to fix the Reference Tariff under 2008 Guidelines for the proposed Project as per clause 2.4 of the 2013 guidelines.
- (ix) Mobile hopper is required for receiving the bulk cargo like food grains to the dumpers without spillage when the same is discharged by the MHC from the ship. This will be operated manually and the equipment will not require power or fuel for operation.
- (x) (a) The number of working hours as per the 2008 guidelines is 4000 hours. In our case the working hours considered in the proposal for two pay loaders is 3301 (correct figure is 4302 hours for handling food grains (i.e. 1001.28 hours per pay loader for stacking during ship operation + 2300 hours for truck loading operation) Similarly, 5000 hours (2500 hrs X 2 pay loaders) is considered for cement handling at bagging unit.
- (b) This project is unique in nature in cargo mix where cement is an automated one and other cargo is in conventional manner. Hence, the working hours for pay loaders mentioned above is essential for these operations. The activities/handling operations of the pay loaders are complimentary activities to the main activity of ship to shore activity and further reduction will affect the productivity of the main activity.
- (xi) (a) The license fee for the water area is now estimated in the revised calculation. The water area considered is 3 Ha and license fee is estimated @ ₹0.1 lakh/ Ha/ annum. The license fee on water area of 3 Ha is apportioned between cargo items on berth occupancy and detailed calculation is furnished in this regard.
- (b) The port has clarified that as per letter No.PT-17011/55/87-PT dated 15 February 2000 issued by Govt. of India, Ministry of Surface Transport Department of Shipping (Ports Wing), COPT is allowed to collect License Fee for water area also @ of ₹1 per Sq

Mtr/annum from the Port user. The COPT has forwarded a copy of the said letter of the MOST. Total Water front area of 3 ha. is envisaged for the proposed project for which total nominal licence fees of ₹30000/- (30000 Sq. mtr X ₹1 per sq. Mtr./annum) has been considered in the cost estimates.

(c) The port has further clarified that licence fee of Re.1/Sq.Mtr per annum collected by the Port is a nominal licence fee.

(d) The COPT has vide its email dated 10 December 2013 has stated that as per the Feasibility Report 1000 cars per vessel of 11000 GRT has been considered. It has, however, clarified for handling 1500 cars, the vessel size required is 15000 GRT and the existing draft 9.14 mtr. is sufficient for accommodating these vessel size.

(xii) The COPT has vide its email dated 11 December 2013 has stated that the truck loading is taking place during the day time for the unhintered and continuous loading of the truck. 2 loading points are required which are supported by 2 bagging units. This is the prevailing practice in the existing cement terminal in Cochin Port Trust and also it is an operational requirements will facilitate uninterrupted operation since this machineries are required frequent maintenance and cannot rely on single unit.

14.2

To summarise, the main modifications done by the COPT are given below:

(i) The port has added 2 log grabber for handling timber at shore at a total capital cost of ₹ 2 crores.

(ii) The port has slightly modified the allocation of bulk cargo equipment between food grains and other cargo applying the correct ratio based on number of berth days.

(iii) The power consumption for a 64T HMC is modified to 150 units/hour against 250 units/hour estimated earlier. The revised power cost estimated by COPT is as follows:

Cost of Power	Unit	Cars	Cement	Food Grains	Others	Common
Optimal Capacity	Units/ MTPA	63875	1.028	0.469	0.447	
Berth Occupancy (days)	Days	64	205.6	62.6	178.8	
Power Cost (Variable)						
a). Usage of Crane		No	No	Yes	Yes	
Numbers of Hours of Operation in a day	Hours			16.0	16	
Power Consumption for Crane of 64T Capacity	Units/ Hour			150	150	
Total Units of Power Consumption from Crane Usage	Lakh Units			1.5	4.3	
b). General Illumination						
Norm for Power Consumption per Hectare provided in guidelines (for liquid bulk terminal): 2.4 Lakh unit/annum						
Total Area Considered for Illumination	Hectares	1.50	1.65	1.42		2.58
Units Consumed	Lakh Units	3.60	3.96	3.41		6.19
Distribution of Common Power consumption as per berth occupancy	Lakh Units	0.78	2.49	0.76	2.17	
Total Units Consumed for Illumination	Lakh Units	4.4	6.5	4.2	2.2	
c). Cement Bagging						
Consumption rate of	Lakh		20			

Cost of Power	Unit	Cars	Cement	Food Grains	Others	Common
4 Units/ Ton and capacity of 5 lakh Tons per annum	Units					
Total units Consumed (Variable Power)	Lakh Units	4.4	26.5	5.7	6.5	
Total Cost of Power (Variable) (Base Power Cost- ₹7.2/Unit)	₹ Lakh	31.5	190.5	40.8	46.5	
Power Cost (Fixed)						
a). Total Fixed KVA Required for General Illumination and other common usage (600 KVA divided between all the commodities based on berth occupancy)	KVA	75.1	241.4	73.5	209.9	
b). Total KVA required for Crane Operation (500 KVA divided between food grains and other bulk cargo based on berth occupancy)	KVA			129.6	370.4	
c). Cement Bagging Unit Requirement	KVA		1200.0			
Fixed Charge for providing required KVA	₹ per month per KVA	400.0	400.0	400.0	400.0	
Total Fixed Power Cost	₹ Lakh	3.6	69.2	9.7	27.9	

- (iv) The fuel cost of ₹ 58.1 lakhs is now added in the estimates in view of two log grabbers considered in the revised working. For this purpose, the fuel consumption norms applicable for 10T pay loader is adopted for the log grabbers since both are of similar capacity. The handling time for moving the logs is estimated assuming 75% of Berth days for other cargo will be timber handling (i.e. 178.8 berth days \times 0.75 = 134.1 days).

The handling time for moving the logs away from the berth during ship operation is considered. The same number of days is considered for moving the logs to the trailers after segregation of the logs consignee wise for transport to the stack yard. The detailed working is given below:

Items	Working Hours per equipment for timber Handling based on berth days (a)	No. (b)	Fuel requirement (Ltrs per Hour per Equipment) (c)	Unit Cost of Diesel (Per Ltr) (d)	Total Fuel Cost (₹Lakh) =a*b*c*d
Log Grabbers (For Ship to during shore operation)	2145.6	2	12	56.4	29.0
Log Grabbers (Truck Loading Operation)	2145.6	2	12	56.4	29.0
Total					58.1

- (v) The license fee for the water area is now estimated in the revised calculation at ₹0.30 lakhs for water area 3 Ha and license fee is estimated @ ₹0.1 lakh/ Ha/ annum. The license fee on water area of 3 Ha

is apportioned between cargo items on berth occupancy and detailed calculation is furnished in this regard.

- (vi) Consequent to addition of log grabber, the estimate of repairs and maintenance, insurance, depreciation and other operating cost linked to capital cost has also been modified.
- (vii) The port has now segregated and furnished annual revenue requirement estimation for timber and other cargo viz. bagged construction materials and bagged food grains separately.

14.3. In the further revised proposal dated 2 December 2013, the port has retained the optimal capacity of the terminal as assessed in the revised proposal dated 8 November 2013. The cargo-wise capital cost, operating cost, revenue requirement, annual revenue requirement furnished by the COPT in the further revised calculation and the revised rates proposed by the COPT in its further revised proposal dated 2 December 2013 are given below:

(i) **Capital cost:**

- (a) The cargo-wise revised apportioned capital cost relating to cargo handling activities is brought out hereunder:

(₹ in crores)					
Civil Costs	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
Total Costs - apportionment as per berth occupancy					
Connecting Bridges	2.80	0.35	1.13	0.34	0.98
Earth Pressure Relieving and Shore Protection arrangement	2.27	0.28	0.91	0.28	0.80
Foreshore road and footpath	0.77	0.10	0.31	0.09	0.27
Refurbishment of Roads and Drains	1.15	0.14	0.46	0.14	0.40
Construction of Security Compound wall	0.75	0.09	0.30	0.09	0.26
Specific Costs					
Cost of Existing Buildings	17.72	2.50	3.48	10.62	1.12
Refurbishment of Existing warehouses and other buildings	9.23			9.23	
Development of Car parking area	3.46	3.46			
Construction of flat type cement storage silo	39.96		39.96		
Total Civil Costs-Commodity Specific	78.12	6.93	46.55	20.80	3.83

(b) **Cargo Handling Equipment Costs:**

(₹ in crores)					
Mechanical & Electrical Costs	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
General Costs-divided as per berth occupancy					
General Power Supply and Illumination	2.31	0.29	0.93	0.28	0.81
Fire Fighting System	1.15	0.14	0.46	0.14	0.40
Specific Costs					
Cement Handling Equipment	44.07		44.07		
Bulk Cargo Handling Equipment	29.34			9.00	20.34
Log Grabber (for Timber)					2.00
Total Mechanical & Electrical Costs	78.86	0.43	45.46	9.42	23.55

(c) **Miscellaneous Costs:**

As per the norms in Guidelines of 2008, miscellaneous cost is estimated at 5% of the total project cost.

(d) **Total Capital Costs for cargo handling activity:**

(₹ in crores)					
Costs	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
Civil Costs	78.12	6.93	46.55	20.80	3.83
Cargo Handling	78.86	0.43	45.46	9.42	23.55

Costs					
Miscellaneous	7.85	0.37	4.60	1.51	1.37
Total Costs	164.83	7.73	96.61	31.73	28.75

(ii). Operating cost:

A summary of the revised operating cost estimates furnished by the COPT are given below:

(₹ in lakhs)					
Sl. No.	Particulars	Cars	Cement	Food Grains	Other Cargo
(i).	Power				
	(a). Variable cost	31.50	190.50	40.80	46.50
	(b). Fixed cost	3.60	69.20	9.70	27.90
	Subtotal (i)	35.10	259.70	50.50	74.40
(ii).	Fuel	--	22.60	43.40	58.10
(iii).	Repairs and maintenance				
	(a). Civil Assets (1% of Capital costs)	6.90	46.60	20.80	3.80
	(b). Mechanical Assets (5% of Capital costs)	2.20	227.30	47.10	117.70
	Subtotal (ii)	9.10	273.80	67.90	121.60
(iv).	Insurance (1% of Gross Fixed Asset Value)	7.70	96.60	31.70	28.70
(v).	Depreciation				
	(a). Civil Assets (@3.34% p.a.)	23.20	155.50	69.50	12.80
	(b). Mechanical & Electrical Assets (@ 10.34% p.a.)	4.50	470.00	97.40	243.50
	Subtotal (iii)	27.60	625.50	166.90	256.30
(vi).	Other Expenses (5% of Gross Fixed Asset Value)	38.70	483.10	158.70	143.70
(vii).	License Fee				
	(a). For Land area	51.30	75.60	48.80	25.40
	(b). For Water area	0.04	0.12	0.04	0.10
	Subtotal (iv)	51.34	75.74	48.87	25.50
	Total Operating Cost	169.60	1837.00	568.00	708.30

- (iii). The port has maintained the ratio of apportionment of Annual Revenue Requirement (ARR) between cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges as per its earlier revised proposal dated 8 November 2013 in respect of cars, cement, food grains and others as given below:

Tariff Group	Percentage of total revenue allocated			
	Cars	Cement	Food Grains	Others
Cargo Handling Charges	99	95	90	95
Storage charges	1	5	5	0
Miscellaneous charges	0	0	5	5

- (iv). Based on the above, the revised Annual Revenue Requirement from cargo handling activity apportioned cargo-wise is as below:

(₹ in lakhs)					
Particulars	Total	Cars	Cement	Food Grains	Other cargo including timber
Operating Costs	3282.9	169.6	1837.0	568.0	708.3
Capital Cost	16482.9	773.4	9661.2	3173.3	2875.0
Return on capital employed @ 16%	2637.3	123.7	1545.7	507.7	460.0
Total Annual Revenue Requirement (ARR)	5920.1	293.3	3382.8	1075.7	1168.3
Apportionment of ARR					
Cargo Handling Charges	5582.1	290.4	3213.6	968.2	1109.9

Storage charges	225.8	2.9	169.1	53.8	0.0
Miscellaneous charges	112.2	0.0	0.0	53.8	58.4

- (v) The port has furnished separate working segregating Other cargo into (a). timber and (b). other bagged cargo viz. bagged construction material and bagged food grains and has arrived at the rates separately for this two cargo categories.
- (vi) There is no change in the berth hire calculation.
- (vii) The COPT has proposed the following tariff in its Reference Tariff Schedule attached along with its revised proposal:
- (1) **Berth Hire:**

GRT	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign going vessel (in ₹)	Coastal vessel (in ₹)
Any volume of GRT	1.93	1.16

(2). **Cargo Handling charges:**

(a) **Car Handling:**

Commodity	Unit	Rate in ₹	
		Foreign	Coastal
Cars	Per car	733.41	439.96

(b) **Dry Bulk Cargo Handling:**

(I) Cement- Transfer from ship to silo:

S.No.	Commodity	Rate in ₹ per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Cement- Transfer from ship to silo	30.74	18.44

(II). Cement- packaging & forwarding:

S.No.	Commodity	Rate in ₹ per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Cement- packaging & forwarding	921.85	553.00

(III). Food Grains:

S.No.	Commodity	Rate in ₹ per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Food Grains	332.77	199.62

(IV). Other Cargo (bagged construction materials, bagged cement and bagged food grains) and Timber log:

S.No.	Commodity	Rate in ₹ per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Other Cargo (bagged construction materials, bagged cement and bagged food grains)	243.98	146.36
2.	Timber log	262.71	157.59

(3) **Storage charges:**

(a) **Car Handling:**

Description	Rate in ₹ per car per day or part thereof
Free period	5 days
First five days after expiry of free period	16.3
6 th day to 10 th day after expiry of free period	24.5
From 11 th day onwards	32.7

(b) **Dry Bulk Cargo Handling:**

Description	Rate in ₹ per MT per day or part thereof	
	Cement	Food Grains
Free period	7 days	7 days
First seven days after expiry of free period	20.34	0.85
8 th day to 14 th day after expiry of free period	30.51	1.28
From 15 th day onwards	40.68	1.70

No storage space is provided for other cargo which includes timber, bagged construction material, bagged cement and bagged food grains. As a result no storage charges for the other cargo are calculated.

(4) **Miscellaneous charges:**

Particulars	Unit	Rate in ₹
Food Grains	Per metric ton	11.46
Other Bagged Cargo	Per metric ton	11.56
Timber log grabbers	Per metric ton	13.57

Notes:

- (i) The other cargo includes timber, bagged construction materials, bagged cement and bagged food grains.
- (ii) The above miscellaneous charges include Environment and Management, sweeping of cargo on the Wharf, safety and security measures etc.

15. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

16. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the COPT is to fix reference tariff for handling car by RORO method as well as cement, food grains, timber and other cargo at the existing berth nos. Q1 to Q3 but to be reconstructed and developed under Public Private Partnership (PPP) mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis.
- (ii) The proposal is based on the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, effective from 9 September, 2013, issued by the Ministry of Shipping. Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.
The COPT has submitted that upfront tariff for the proposed combination of car handling with the multi cargo berth is not available in its own port. It has also reported that upfront tariff representing the proposed project in terms of similarity is not prescribed elsewhere in any other major port. It is in this context, the COPT has come up with a proposal for fixation of Reference Tariff for the proposed combination of the multi cargo, generally following the principles of 2008 Guidelines. The proposal filed by COPT is found to be in line with provisions contained in the revised guidelines of 2013 and hence proceeded accordingly.
- (iii) Before proceeding with the analysis of this case, it is relevant to mention here that in the original proposal filed by the COPT in September 2013, the port had proposed two set of different rates, one for existing user i.e. Gujarat Ambuja Cement Limited (GACL) name reportedly changed to M/s. Ambuja Cement Limited (ACL) and another rate for common user for cement handling.

The tariff guidelines of 2013 do not envisage notification of Reference Tariff for two separate set of rates for existing user with whom the port has already entered into an Agreement and another rate for common user. The port was, therefore, requested to examine whether the proposal can be modified to exclude berth no. Q1 which is mainly used by the existing user ACL for handling cement.

In this context, the port has clarified that total length of berth nos. Q1 to Q3 is 410 mtrs. and at any point of time it can accommodate only 2 vessels. The port has categorically stated that berth no. Q1 cannot be separated from the project or else it will restrict the project facility to accommodate only one ship at a time. This will significantly reduce the project capacity. The port has further clarified that though M/s. Ambuja Cements Ltd. is permitted to have receipt facility for cement at Q-1 berth, the said berth remains at the disposal of the port as a common user facility without giving any exclusivity to ACL. However, as per the MOU, in return for the MGT provision, vessels of ACL get berthing priority at Q-1. Hence, the COPT has requested to consider the proposal for fixation of reference tariff for Q1 to Q3 berths, as a whole.

The COPT has, however, at our instance, vide its proposal dated 15 October, 2013 revised its original proposal of September 2013 and proposed a common rate for handling of cement without any reference to existing user already operating in the port. In the said revised proposal, the port has segregated the handling of cement into two services one is transfer of cement from ship to silo which will apply commonly to all users handling cement; and, a separate rate is proposed for packaging and forwarding of cement which is proposed to apply to the users availing cement bagging and forwarding facility. The users/shortlisted bidders have been consulted on the revised proposal filed by the COPT dated 15 October 2013.

It can be seen from the factual position brought out in the earlier paragraphs that the original proposal filed by COPT in September, 2013 has been revised by the COPT three times vide its letter dated 15 October, 2013, 8 November 2013 and the final revised proposal is filed by COPT vide its letter dated 2 December, 2013. The modification/revisions made by the COPT in its revised proposals dated 8 November, 2013 and final revised proposal dated 2 December, 2013 are mainly to address some of the concerns expressed by users/ short listed bidders, queries raised by us and to remove the deficiency in its earlier revised proposal dated 15 October, 2013. The final revised proposal filed by COPT on 2 December, 2013 along with the information/ clarifications furnished during the processing of the case is considered in this analysis.

It is noteworthy that during the processing of this case, the COPT has put forth strong arguments to address the comments/objections made by users/ users association and shortlisted bidders and wherever found necessary the port has also modified the proposal to address their concern and the COPT deserves to be complimented.

- (iv) One of the users of the existing berth ACL has stated that it has entered into an Agreement with COPT in the year 2001 for a period of 30 years for Q1 berth. The COPT has also confirmed this position. The COPT has stated that as per the MOU with the ACL, cement is pumped from vessel by ship pumps using its own facilities from the vessels at Q1 berth. The port has stated that backup area of Q1 berth has also been given on lease to the ACL for cement storage and packing unit. Back up area behind Q1 is beyond the scope of this project. Both, the COPT and the ACL have admitted that as per the MOU, cement vessels of ACL are to be accorded priority berthing at Q1 berth for discharging cement. The ACL has apprehension that the existing provisions of the MOU with the COPT on priority berthing to vessels should not be affected in any way by awarding the project to the BOT operator. The ACL have also made other submissions that its operations and the installations for conveying cement from ship to silo should not be hampered/disturbed in any way during handling other cargoes and hence has requested the COPT to ensure that all the issues raised are mentioned in the RFQ/tender as well as in the final contract awarded to the developer to avoid causing any disadvantage or injustice to them in their existing and future operations.

The COPT has affirmed that Priority berthing to ACL vessels will be ensured at berth Q1 and provision for the same will be incorporated in the Bid documents. The COPT has also stated that it being the landlord port will meticulously take note of issues raised by the ACL in the better interest of the optimal utilization of the created facility and unhindered movement of the cargo for ACL while drafting the Concession Agreement to be entered with the BOT operator.

In this context, it is clarified that this Authority is not mandated to go into individual agreements entered by the COPT with individual parties and hence would not like to go into any individual agreements entered by the port with any of the users. It is for COPT to address the grievance / concern of the users with reference to the proposed project while inviting bids for the project by making necessary disclosures forthright in the bid documents as well as in the Concession Agreement to be entered by the port with the successful BOT operator as agreed by the COPT during the proceedings of this case.

By way of abundant caution, it is clarified here that the instant case for determining Reference Tariff for multipurpose cargo handling terminal with RORO cars is being processed for common user of the

project without reference to any individual users already availing the berthing facility at these berths. The tariff is being determined for the optimal capacity adopting the norms available in the 2008 guidelines for the project facility envisaged by the port under this project.

- (v) The COPT has stated that the upfront tariff guidelines of 2008 do not prescribe norms for fixation of upfront tariff for a RoRo terminal for car handling but contain norms for multipurpose berth handling bulk and break bulk cargo. The proposal of COPT is based on the norms and parameters prescribed in tariff guidelines of 2008 for a multipurpose berth, wherever relevant, for assessing the optimal capacity of the terminal, capital cost and operating cost. For car handling through RoRo vessels, the COPT has borrowed the principles to the extent relevant followed in the upfront tariff determined for RoRo cum multipurpose berth in Chennai Port Trust (CHPT) vide Order No.TAMP/26/2012-CHPT dated 17 August, 2012. For handling cement, the COPT has reportedly considered past data of actual handling of cement at its port for similar facilities envisaged to be developed under this project. The COPT has formulated its proposal based on the Feasibility Report (FR).

(vi) **Optimal Terminal capacity:**

The COPT has first assessed the optimal capacity of the terminal for handling car and arrived at the berth days for the same. The optimal capacity for cement, food grains and other cargo consisting of mainly timber, bagged parcels like cement, other construction material and food grains has been assessed for the remaining berth days available after excluding the berth days occupiable by cars.

IMC Limited has stated that based on the current traffic pattern and hinterland profile, separate tariff may be fixed for fertilizers, salt, sand, iron and steel and news-prints also. In this regard, the COPT has gone by the Feasibility Report which anticipates cargo traffic profile to cover car, cement, food grains and other cargo (timber, bagged foodgrains, bagged construction materials and bagged cement). The judgment of the COPT with regard to the cargo profile is relied upon and considered in this analysis.

(a) **Optimal Terminal Capacity of car:**

As stated earlier, the tariff guidelines of 2008 do not prescribe norms for handling cars. This Authority has determined upfront tariff at Chennai Port Trust for handling RoRo vessels with multi-level parking in combination with multipurpose cargo vide its Order No.TAMP/26/2012-CHPT dated 17 August, 2012.

Since no norms are available for Ro-Ro type facility in the tariff guidelines of 2008, the COPT has arrived Reference Tariff for Ro-Ro facility envisaged in the project based on the similar lines followed in the upfront tariff determined for Ro-Ro cum multi-purpose berth at Chennai Port Trust (CHPT). It is, however, observed that various parameters adopted by COPT are not in line with the parameters followed in the upfront tariff of CHPT Order dated 17 August, 2012 for Ro-Ro facility which is again tabulated hereunder to facilitate cross reference to the analysis done in the subsequent paragraphs.

Sl. No.	Description	Parameters considered in the upfront tariff fixation of car (Ro-Ro) facility at CHPT – Order No.TAMP/26/2012-CHPT dated 17 August, 2012	Parameters considered by COPT for handling car at Q1 – Q3 berths
A	Optimal Quay Capacity		
(i)	Handling rate of car	136 cars/ hour	50 cars/ hour
(ii)	Ship day output/ day	3264 cars/ day (136 cars/ hour x 24 hours)	1000 cars/ day (50 cars/ hour x 20 hours)
(iii)	Optimal Quay Capacity	8,33,952 cars/ annum (3264 cars/ day x 365 days x 70%)	2,55,500 (1000 cars/ day x 365 days x 70%)

Sl. No.	Description	Parameters considered in the upfront tariff fixation of car (Ro-Ro) facility at CHPT – Order No.TAMP/26/2012-CHPT dated 17 August, 2012	Parameters considered by COPT for handling car at Q1 – Q3 berths
B	Optimal Yard Capacity		
(i)	Area earmarked for car parking card	10,300 sq. mtrs.	15,000 sq. mtrs.
(ii)	Car parking level	6 stories (Multi-level parking Ground + 5)	1 storey (No Multi-level parking)
(iii)	Total area after considering multi-level parking	61,800 sq. mtrs. (10,300 sq. mtrs. X 6 stories)	15,000 sq. mtrs. (No Multi-level parking)
(iv)	Total area required to park a car after providing margin for access and clearance. (COPT has provided 25% margin)	10 sq. mtrs./ car	15 sq. mtrs./ car
(v)	Stack height at each storey	1	1
(vi)	Total Ground Slots (multi-level parking considered by CHPT) [COPT – single level parking]	5,000	1,000
(vii)	Average dwell time	3	4
(viii)	Optimal Yard Capacity	4,25,833 cars	63,875 cars
C.	Optimal Capacity for car handling (lower of the two capacities)	4,25,833 cars	63,875 cars

(b) Optimal yard capacity of handling car:

- (i) The optimal yard capacity of car determined by the COPT is 63,875 cars per annum.
- (ii) Of total 7.15 hectares of area proposed to be allotted to the BOT operator for the project, the port has earmarked 1.5 hectares area for car parking, which is expected to accommodate about 1000 cars as per COPT. Therefore, the number of ground slots considered by COPT is 1000.
- (iii) (a) It is relevant here to mention that in the CHPT case, CHPT has envisaged multilevel parking of ground plus five levels. In 10,300 sq. mtrs. area proposed to be allotted by CHPT for car parking, the optimal yard capacity of car assessed by CHPT is 4,25,833 cars. As against that, optimal yard capacity assessed by COPT is 63,875 cars for 15,000 sq. mtrs. of area proposed to be earmarked for car parking. Thus, there appears to be under utilization of the car parking yard in comparison to CHPT. The COPT was, therefore, requested to consider improving various parameters adopted by them in terms of average dwell time, etc., at par with the parameters adopted at CHPT and also consider the possibility of having multi-level parking as considered in the CHPT recognising the benefits/ advantages of a multi-level parking vis-à-vis the proposed open parking yard at COPT in terms of efficiency in operations.

As regards multi-level parking, the COPT has submitted that the CHPT project envisages to handle export cars (outgoing purposes). These cars are to be brought in from the manufacturing units in the hinterland and need to be stocked in multi-level parking. Whereas, the requirement of car parking in COPT is only for incoming cars, through coastal cargo, which are for delivery in hinterland. The total number of cars envisaged to be handled is only 50,000 per year. Hence, the multi-level parking is not warranted. Moreover, the port has clarified that the area earmarked for car parking falls under flying funnel area, hence the ground level car parking is only possible and the second level car parking is not possible. The COPT has stated that the Concessionaire would be required to ensure that these restrictions are not breached in activities undertaken. The port has confirmed that the above position of only ground level parking will also be informed to the prospective bidders.

In view of the above clarification furnished by the port that more than ground level parking is not envisaged due to height restriction, the proposal of the COPT for ground level car parking is accepted. The port is advised to make the position explicit in the bidding process as well as in the Bid document as well as in Concession Agreement that ground level car parking is only envisaged for the proposed project. The entire analysis is done relying on the submission made by the COPT that car parking is possible at ground level only and not beyond that. The COPT being a land lord port is advised to ensure that this condition is maintained throughout the project period by the Concessionaire. As a measure of abundant caution, this Authority brings to the notice of the COPT that if the parking plan as mentioned above undergoes a change, the reference tariff approved by this Authority advises COPT to ensure that the BOT operator approaches this Authority for a review of tariff to capture the change in the parking plan.

- (b) The COPT has assumed 15 sq. mtr. of area to park a car as against parameter of 10 sq. mtr. considered in the CHPT tariff Order as well as in the MBPT Order recently passed. The port has clarified that it has considered average size of the car at 4.50m x 1.80m after allowing side clearance of 0.60m and end clearance of 0.50m, for positioning the area comes to 12m². Additionally, 25% of the area is provided towards access and circulation roads. Thus, a total area of 15m² is required per car and the same is provided accordingly.

As argued by COPT, the parking slots at CHPT have been identified for specific types of cars as they come from the manufacturing units and hence space can be utilized optimized. Whereas in Cochin port, the cars to be handled are for the usage in hinterland, which are mostly mid-sized and therefore it may not be of the same type. Hence, the area for parking a car is determined based on general mid-size car.

In this context, it is clarified that at the CHPT the parking area per car is considered at 10 sq. mtr. and the same parameter is adopted in MBPT. In fact, the MBPT while responding to one of the comments of the car manufacturer has stated that the average storage area for big and small automobile units is expected to be 9 sq. mtrs. The parking area adopted by the COPT at 15 sq. mtr. per car is found to be 50% higher in comparison to storage area parameter per car adopted at the two other Major Port Trusts. Based on the size of car considered by the COPT, the parking area for a car comes to 7.2 sq. mtrs. It is seen that the COPT has provided area for side clearance for each car and has also provided further cushion of 25% for access and circulation and assessed parking area of 15 sq. mtrs. per car which is more than double the area 7.2 sq mtr. Since the parking area per car has been considered at 10 sq. mtr per area in both the CHPT and the MBPT, justification furnished by the COPT is not sufficient to justify adopting a different parameter only in the case of COPT. Hence, the parking area parameter in case of COPT is moderated and considered

at 10 sq. mtr. per car in line with the parameter adopted in CHPT and MBPT.

- (c) The COPT has considered the stack height at one car per car slot and has considered average dwell time of 4 days as against improved average dwell time of 3 days adopted in the case of CHPT. The port has explained that in their case the car handling is coastal import and delivery has to be taken by a number of dealers spread over Kerala compared to the arrival of cars in Chennai Port from manufacturing units. Therefore, the evacuation of the cars will not be at the same pace as in Chennai and the consignee may require more dwell time at the port terminal in comparison to CHPT. The above position explained by the COPT is relied upon in the absence of any specific norm available in this context and accordingly the average dwell time of 4 days as considered by the COPT is reckoned with for assessing the optimal yard capacity of handling car.
- (d) Based on the modification with reference to parameter of parking area per car considered by us at 10 sq mtr/car instead of 15 sq mtrs/ car assumed by COPT as explained above, the optimal yard capacity for cars works out to 95,813 cars per annum as against 63,875 cars assessed by the COPT.

Incidentally, even the INSA in their comments have pointed out that the optimal capacity of cars assessed by the COPT is on the lower side.

(c) **Optimal Quay Capacity of car:**

- (i) The COPT has assessed the optimal quay capacity of car at 2,55,500 cars per annum applying handling rate of 1000 cars per day for 365 days at 70% optimal capacity utilisation. i.e. (1000 cars/ day x 365 days x 70%).
- (ii) The port has clarified that of 2 vessels that can be accommodated at berths Q1 to Q3, i.e. total berth days is 730 (365 days x 2 vessels), of which the port assumes one berth will be occupied by cement vessels carrier at all the time due to higher share of the optimal capacity. Hence, one berth with berth occupancy of 365 days will be shared by Ro-Ro vessels, food grains and other cargo vessels.
- (iii) The COPT has considered the handling rate of car at 50 numbers assuming 10 drivers in two shift handling 5 cars per driver per effective working hour and hence for 20 working hours per day for two shifts, the port has considered the handling rate of car at 1000 nos. per day.

In the CHPT Order dated 17 August 2012, the handling rate of 3264 cars per day is considered as proposed by the port based on the average of actual performance statistics at the berth achieved by the CHPT during the last 3 years. The same is considered in the MBPT Order as well while determining the reference tariff for off shore terminal for handling car and general cargo.

When requested to justify the reasons for considering scaled down handling rate of car 1000 cars per day as against handling rate 3264 cars/ day in the CHPT upfront tariff Order, the main contention of the COPT is that at Chennai Port, cars handled are meant for export purposes. Moreover, the CHPT project envisages large size vessel to bring around 3000 cars per vessel whereas at COPT the project envisages mostly coastal import of cars and it does not envisage large carriers due to draft restrictions.

It appears that the COPT has arrived at the optimal capacity of the terminal at 63,875 attempting to maintain it closer to the traffic projections of 50,000 cars in the Feasibility Report. Even INSA in their comments have observed that volume of car proposed by COPT could be much more, especially if movement of cars from Southern region to North West India materializes. The INSA has, however, not indicated the definite improvement in the optimal capacity of the car handling.

Clause 3.3.2. of the 2008 tariff guidelines stipulates that the upfront tariff is to be determined for optimal capacity of the terminal irrespective of the traffic forecast. In the light of the above clause and considering that the project is for a long horizon for 30 years wherein advancement in technology, and other improvements can

improve the overall traffic and optimal capacity of the proposed terminal and also bearing in mind that handling rate considered in the CHPT is 3264 tonnes per day, there is a case to improve the handling rate of cars at COPT as well. However, keeping in view the constraint at the COPT that the large car carriers are not expected at COPT like that in CHPT due to draft limitation at the berth, it is not correct to improve the handling rate at 3264 cars per day. However, the handling rate of cars at the COPT is improved to 1500 cars per day. As rightly stated by INSA, number of drivers should not be the restrictive factor in handling cars. Moreover, the improved handling rate of 1500 cars per day is done after ascertaining the position from COPT that 15000 GRT vessel carrying parcel size of 1500 cars can call the proposed berth of 9.14 mtrs. draft. It is relevant here to state that the handling rate of 1500 cars/ day matches with the improved parameter of 1500 cars in the parking area also. This is also in line with the approach followed by the COPT of matching the handling rate of cars with the parking plan of cars. In any case, the improvement in the handling parameter of car at 1500 car/ day will not impact the overall optimal capacity for car handling since in the instant case, capacity of parking yard is found to be the limiting factor.

- (iv) It is seen that the port has calculated the optimal quay capacity of the cars for 365 days x 24 hours applying 70% utilisation. The COPT has, however, not considered the percentage share of the cars prescribed in the formula in the 2008 guidelines for determining the optimal quay capacity. In the absence of this data provided by the port, the assessment of optimal quay capacity will not reflect the correct position as it assumes as only cars will be handled at the berth for all the days which is not in fact the case here. In the absence of this parameter on percentage share of car in the optimal quay capacity calculation provided by the COPT, it is not possible on our own to consider this factor. In any case, the yard capacity for parking cars is the limiting factor and hence assessment of optimal quay capacity of cars only remains a formality.
- (v) The optimal quay capacity is assessed at 3,83,250 cars per annum following the approach followed by COPT of considering 365 days with 70% utilization factor and considering the improved handling rate of 1500 cars/ day as against optimal quay capacity of 2,55,500 cars per annum assessed by the COPT.
- (vi) As per 2008 guidelines, the optimal capacity of car is considered at 95,813 cars per annum being lower of optimal quay and optimal yard capacities.

(d) **Optimal capacity for Cement, food grains and other cargo like timber and bagged parcels like cement, construction material and food grains:**

- (i) The proposal of COPT envisages to handle cement, food grains and other cargo comprising of bagged cargo like cement, construction material and food grains. As stated earlier, the proposal of COPT is to use the spare capacity of the berth for handling cement, food grains, and other cargo after handling optimal capacity of cars. Based on the handling rate of 1000 cars per day, the port has calculated the berth days required for handling the optimal capacity of 63,875 cars at 64 days by rounding off 63.8 days (63,875 / 1000). The COPT had in its initial proposal considered 3 hours per vessel additionally for berthing and de-berthing and arrived at total berth days of 71.9 for handling cars at the proposed terminal. Subsequently, at our instance, additional time provided for berthing / de-berthing of cars has been excluded by the port and the berth days for car is considered by port at 64 days. The optimal capacity for handling cement, food grains and other cargo is calculated for the remaining 447 days [i.e. 511 days at 70% utilization for 2 berths minus 64 days for car handling (365 days x 2 berths x 70% - 64 days for car handling)].

In our analysis, following the approach adopted by the port, the berth days required for handling the optimal capacity of cars at 95,813 works out to 63.9 days which is rounded off to 64 days (95,813/1500). Therefore, the optimal capacity of the berth for handling cement, food grains, timber and other cargo is arrived for the remaining 447 berth days as considered by the COPT.

- (ii) The COPT had initially assessed the optimal capacity of the cement at 10.09 Lakh Tonnes Per Annum (LTPA), food grains at 4.61 LTPA and other cargo at 4.391 LTPA tons per annum considering number of berth days as 439.10 after considering 71.9 berth days for handling cars. Subsequently, at our instance, the

port has modified the berth days for cars at 64 days excluding additional time provided for berthing and de-berthing time and consequently revised the number of berth days for handling cement, food grains and other cargo at 447 days. Consequently, the optimal capacity is revised by COPT to 10.28 lakh Tonnes Per Annum for cement, food grains at 4.69 lakh tonnes per annum and other cargo including timber at 4.47 lakh tonnes per annum.

- (iii) The COPT has considered the share of cargo vessels carrying cement cargo, food grains and other cargo at 46%, 14% and 40% respectively. The port has clarified that percentage share of different cargos are considered in terms of the total number of days the cargo occupies berth and is reportedly based on the traffic assessment carried out in the feasibility report. The percentage share of cargo groups considered by the port in the optimal capacity computation is relied.
- (iv) The 2008 guidelines for multipurpose cargo terminal prescribe norms for handling rate at 7500 tonnes per day for dry bulk cargo for parcel size of vessel lower than 30,000 tonnes, 4000 tons for steel and bagged cargo and 2500 tons for other cargo prescribed. These norms prescribed in the guidelines are with reference to the provision of 3 Electrical Level Luffing Wharf cranes of 20 Tons capacity.

As stated earlier, the cement handling involves transfer of cargo from ship to silo through ship pumps. No handling equipment is envisaged by the COPT for the transfer of cargo from ship to silo. The port has stated that the parcel size of cement carriers handled at their port is 15000 tons to 16000 tons and on an average a time of 3 effective days is taken for unloading the cement from vessels. Accordingly, handling rate for cement is considered at 5000 tonnes per day. The port has furnished the actual productivity of cement handling achieved by one of the existing users M/s.ACL at 4867 Tonnes Per Day (TPD) in the year 2010-11, 3727 TPD in the year 2011-12 and 4047 TPD in the year 2012-13. The port has confirmed that the handling rate of 5000 tonnes per day has been considered based on the actual performance achieved by existing similar cement handling facility of ACL. In view of the above clarification furnished by the port which is supported by the actual performance reportedly achieved for handling cement at COPT, and keeping in view that the handling rate of 7500 tonnes per day given as norm in the 2008 guidelines for dry bulk cargo is with reference to deployment of 3 ELL wharf cranes, which is not involved in the proposal of COPT, this Authority is inclined to accept the handling rate for cement at 5000 TPD at the level considered by the port.

- (v) The port proposes deployment of one Mobile harbour crane of maximum 64T capacity as against norm of three number of level luffing crane each of 20T capacity prescribed in the 2008 guidelines. For reasons explained in the subsequent paragraphs, the deviation proposed in the deployment of HMC is accepted.

The port has stated that handy size vessel with 15000 tonnes of parcel size of food grains is envisaged. Hence, an unloading rate of 7500 TPD for food grains with HMC of 64 tonne is considered by the port. The port has further justified that the rated output capacity of HMC is expected to be 7680 tons which is closer to the ship day output norm of 7500 tons per day. For other cargo, the COPT has considered the handling rate of 2,500 tonnes per day adopting the handling norms prescribed in the upfront tariff guidelines for multi-purpose berth.

As brought out earlier, the output norms prescribed in the 2008 guidelines for multipurpose berth with 3 ELL crane is 7500 T/ day for dry bulk - food grain and fertilizer for parcel size lower than 30,000 tonnes and 2500 for other cargo.

Recognising that aggregate capacity of 3 Level luffing crane each of 20 tonne comes to 60 tonne which is closer to the 64 T HMC proposed to be deployed and also recognizing that in similar case in the upfront tariff Order of VPT for multipurpose cargo terminal the handling rate for dry bulk cargo 7500 tonnes/ day and 2500 tonnes per day for other cargo was considered for 60T HMC which is as per the norm prescribed in the 2008 guidelines, the handling rate of 7500 tonnes/ day for food grain and 2500 tonnes per day for other cargo is considered as estimated by the COPT.

- (vi) Based on the percentage of cargo share and handling norms discussed at preceding paragraphs, the COPT has arrived at the optimal capacity of cement at 10,28,100

tonnes per annum, food grain at 4,69,350 tonnes per annum and Other cargo at 4,47,000 per annum calculated for 447 berth days, following the formula prescribed in the guidelines for fixation of upfront tariff. Since the parameters for arriving at optimal capacity are adopted as considered by the COPT in respect of cement, foodgrain and other cargo, the optimal capacity is considered as assessed by the COPT for these cargo categories.

- (vii) The upfront tariff guidelines of multipurpose berth do not require assessment of yard capacity and, therefore, the capacity of the terminal is equal to the optimal capacity determined for the quayside.
- (viii) To summarise, the optimal capacity of the proposed Ro Ro cum multipurpose cargo berth is considered at 10,28,100 tonnes per annum of cement, 4,69,350 tonnes per annum of food grains and other cargo at 4,47,000 per annum aggregating to optimal capacity of cargo at 19,44,450 tonnes per annum and optimal capacity of cars at 95,813 per annum.
- (ix) It is relevant here to state that the COPT has proposed two cement silos and reported that each of these silos has a total capacity of 25000 tonnes. Based on the actual performance of the existing cement user with similar facility, the turnover of 20 is assumed by the COPT and accordingly the capacity of silos comes to 5 lakh tonnes per annum which is closer to 5.28 lakh tonnes of the optimal capacity of cement likely to avail the cement bagging and packaging facility. Though there is minor mismatch, it is assumed that the silo capacity assumed will meet the optimal capacity of the cement expected to avail this facility.

(vii) **Capital Cost:**

The COPT had in its earlier revised proposal dated 8 November 2013 estimated the total capital cost of the proposed Ro Ro for handling cars cum and multipurpose berth for handling cement, food grains and other cargo at ₹249.44 crores of which ₹86.71 crores is considered towards berthing activity, ₹162.73 crores towards car and cargo handling activity.

Subsequently, the COPT has made certain modifications in the estimate of capital cost. The port has included 2 numbers of log grabbers for handling timber logs at shore which was not considered by COPT earlier. Consequently, the estimates of operating cost, estimated revenue requirement and proposed rate are also modified. In view of this modification arising out of consideration of log grabber exclusively for handling timber, the COPT in the revised proposal has proposed separate handling charges for timber and other cargo instead of uniform rate proposed earlier for the said other cargo items.

In the revised proposal dated 2 December 2013, total capital cost of the proposed project is estimated slightly at higher level of ₹ 251.54 crores of which ₹ 86.71 crores is considered towards berthing activity and ₹164.83 crores is towards car and cargo handling activity.

(a) **Berthing activity:**

- (i) As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The total cost of construction of berth is estimated by the COPT at 86.71 crores comprising of cost of construction of berth estimated at ₹82.58 crores and other cost is estimated at 5% amounting to ₹ 4.13 crores. The port has not estimated cost of dredging alongside the berth as no increase in draft alongside the berth is contemplated by the port.

The capital cost estimates furnished by the COPT are stated to be at the base cost estimated in the Feasibility report. The port has stated that it has provided for contingency @ 3%, PMC and engineering cost @ 7%, service tax @ 2.8% and environment management cost @ 2% on the base capital cost to arrive at the total capital cost for each items. None of the users/ short listed applicant have made any adverse comment on the capital cost estimates of the COPT. Similar cost components, apart from base cost have been considered while fixing the upfront tariff in respect of multipurpose berth of KOPT, Mumbai Port Trust off shore cargo terminal also and hence is considered in this case too. The guidelines of 2008 require to consider the estimates of capital cost as given by the port. Thus, the

capital cost for berthing construction estimated at ₹ 82.58 crores is relied upon and considered in this analysis.

In addition; the COPT has considered 5% of the capital cost estimated for berth though there is no specific provision in the 2008 guidelines for considering other cost under berthing service. In this context, it is relevant here to mention that though the upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost in case of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff determined for various projects of Visakhapatnam Port Trust (VPT), Coal terminal at V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Mormugao Port Trust (MOPT), multipurpose and mechanized berths at Kolkata Port Trust (KOPT), this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% under the berthing service. Keeping in view the position maintained in the above mentioned cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the civil cost of berth is taken into account, as proposed by the port.

In view of the above, the capital cost for berthing service is considered at ₹86.71 crores, as estimated by the port.

- (ii) It is relevant here to state that though the COPT in its proposal has stated that no increase in depth of berth is contemplated, while addressing to one of the points made by INSA, the COPT has commented that Concessionaire shall bear all the expenditure for increased draft, if any, in future as the operator has the flexibility to increase the draft of the berths in future, if there is a demand. As per the revised guidelines of 2013, Reference tariff caps approved by this Authority are applicable for the entire project period subject to annual indexation at 60% of the WPI as per clause 2.2. Hence, there will be no recourse available to the terminal operator to recover any such additional cost of investment if proposed to be invested in future. The above guideline position was brought out and the COPT was advised to examine and, if necessary, modify its proposal considering the larger horizon of the project of 30 years period, vessel of larger size GRT can call the proposed berth. The COPT has, however, reiterated its stand that 9.14m draft is only considered and that the increase in draft is not a firmed up position. In case improved facilities are provided through increase of draft, the total GRT of vessel calling the terminal may increase, which might result in additional revenue to the BOT operator and it may compensate the investment and operational cost required for providing and maintaining the increased depth, as stated by the COPT. The COPT has endorsed the guideline position that the operator should adhere to the reference tariff even though improved facilities are provided in the terminal. By way of abundant caution, it is clearly stated that the entire analysis is proceeded relying on the position indicated by the COPT that the draft of the berth Q1 to Q3 is 9.14 mtrs. and it does not envisage increase in the draft as such and that the Operator will adhere to the Reference Tariff notified in the guidelines subject to annual indexation allowed as per the guidelines.

(b) **Cargo handling activity:**

(i) **Civil construction cost:**

The COPT has estimated the total capital cost towards civil construction at ₹78.12 crores for cargo handling activity.

The normative list of civil works prescribed in the 2008 guidelines for a multi-purpose terminal includes cost of berth apron and approach, storage yard, transit sheds, roads, rail tracks, buildings, water supply, etc.

In the absence of specific norms for a RoRo terminal and considering that car parking is a facility comparable to storage yard in a multipurpose berth, capital cost estimated for development of car parking area considered by the COPT for car appears to be relevant and hence is considered in line with the approach followed in the CHPT upfront tariff Order dated 17 August 2012.

Cement handling envisaged in the project involves transfer of cement from ship pumps to silos, for which no equipment is envisaged. However, for packing and forwarding facility, the COPT has estimated cost for two cement silos under civil cost. The port has justified that the two cement silos are required to meet the optimal capacity of the cement likely to avail cement bagging and forwarding facility which is brought out in the earlier paragraphs. It is relevant here to mention that capital cost of silos has been allowed in Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fertilizer handling terminal. That being so, capital cost of silo estimated by COPT is considered in this case also though this item is not included in the broad list of civil works in the guidelines.

The COPT has considered capital cost of ₹17.22 crores towards the existing building proposed to be transferred to the BOT operator. The COPT has stated the project envisages to allot three warehouses and two sheds on “as is where is” condition. The port has furnished the book value of buildings proposed to be transferred to the BOT operator at ₹40.07 lakhs. The port has independently assessed the value of existing buildings i.e. transit sheds and warehouses to be handed over to the operator by appointing a valuer at ₹17.22 crores and has included the same in the estimate of capital cost.

Recognising that the port proposes to hand over the constructed warehouse and transit sheds to the BOT operator which otherwise the operator would have to erect, the estimate of ₹17.72 crores being the assessed value of the existing buildings which is supported by copy of the valuation report is relied upon and considered at the level estimated by the port. The port has confirmed that necessary adjustment entries will be made in its Annual Accounts when the transfer of assets is affected.

The estimate of other civil related cost i.e. connecting bridges, earth pressure relievers, roads, compound wall, etc., is supported with detailed working in the Feasibility Report and hence is relied upon and considered.

The port has furnished detailed cargo-wise break-up of capital cost. The COPT has stated that the estimated capital cost directly relevant to a particular cargo is considered for that particular cargo. The estimated capital cost for the common facilities are apportioned based on the berth occupancy. The port has estimated berth occupancy of car, cement, food grains and other cargo including timber at 64 days, 205.6 days, 62.6 days and 178.8 days respectively aggregating to 511 days. Accordingly, the percentage share based on berth occupancy is arrived at 12.5%, 40.24%, 12.25% and 35% respectively for apportionment of common capital costs as well as common operating cost in its proposal. Based on the detailed working furnished by the port and recognising that none of the users/ short listed applicants have made any adverse remark in the apportionment of the common capital costs and common operating cost, the ratio of apportionment considered by the COPT is relied upon and maintained in our analysis also.

The COPT has not estimated capital cost towards other items of civil cost mentioned in the guidelines like for rail tracks, presumably because the project specific conditions may not require such facilities.

(ii) **Equipment cost:**

The upfront guidelines of 2008 specify a normative list of equipment for a multipurpose berth which comprises 3 nos. of Level Luffing Wharf crane of 20 Tonne capacity with grab / hook attachments, 6 Nos. Fork Lift Trucks (FLT) and 3 Nos. Pay loaders each of 10 T capacity and Power, Lighting & Communication. The COPT has considered equipment deployment plan cargo-wise. The capital cost of equipment specifically relevant for particular cargo is considered for the relevant cargo item. The capital cost of common equipment are apportioned between relevant cargo items on the ratio of berth occupancy.

- (a) The guidelines prescribe norm of 3 nos. of level luffing wharf crane of each 20 Tonne Capacity with grab/ hook attachments. As against that the COPT has considered 1 number of HMC of 64T capacity. Recognising that the aggregate capacity of three level luffing crane of 20T capacity comes 60T which is closer to the proposed HMC capacity of 64T, this Authority accepts the deviation proposed by the COPT of considering 1

HMC as against three numbers of Electrical Level (ELL) cranes. In this context, it is relevant to mention here that though the upfront guidelines prescribe deployment of ELL cranes at the multipurpose berth, deployment of Harbour Mobile Cranes (HMC) in lieu of ELL Cranes has been considered in fixation of upfront tariff at some other major port trusts like Paradip Port Trust (PPT), VO Chidambaranar Port Trust (VOCPT), New Mangalore Port Trust (NMPT) and Kolkata Port Trust (KOPT) for cargo operations.

The port has addressed the point raised by the Cochin Steamer Agents Association and has confirmed that the estimate of HMC includes cost of grabs for bulk cargo and timber log handling.

INSA and few other user associations have opined that one mobile harbour crane proposed by the port is not adequate for berth length of 410m. They are of the view that the Mobile crane provided will not be able to deliver productivity of 3 numbers of 20 T ELL Cranes. In this context, the COPT has clarified that out of the two berths having total length of 410 mtrs. which can accommodate two vessels at a time, one of the berths is always likely to be occupied by cement carrier / car carrier. Thus, effectively only berth will be available for handling only one vessel carrying foodgrains, timber and other cargo at any point of time for which one HMC is adequate. The COPT has confirmed that one MHC of 64 T capacity will have a productivity of 7500 tonnes per day in the case of foodgrains and 2500 tonnes per day in the case of timber and other cargoes, which is in line with the norms for handling rate prescribed in the tariff guidelines for 3 nos. of ELL crane. The port has emphatically confirmed that one HMC of 64T is adequate for achieving the optimal throughput of the terminal for food grains, timber and other cargo.

- (b) The COPT has proposed 4 number of payloaders each of 5 tonne the aggregate capacity of which will be less than the aggregate capacity of 3 numbers of pay loaders each of 10 tonnes envisaged in the 2008 guidelines. The port has confirmed that Cars and Timber Logs do not require the services of pay loaders. Further, lower capacity pay loaders is stated to have been proposed based on the optimal capacity of specific cargo to be handled in the project availing the service of pay loaders.

Clause 3.2 of the Guidelines permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification to be furnished by the concerned port trust keeping in view the port specific conditions. Therefore, based on the justification furnished by the COPT about the peculiarity of their project requiring deployment of two pay loaders exclusively at the silos for cement handling and two pay loaders for handling food grains and recognising that though there is deviation in the number of payloaders proposed at four instead of prescribed norm of three, the aggregate capacity of four pay loaders for the reasons explained by the COPT is below aggregate capacity of three pay loaders prescribed in the guidelines of 2008, the deviation proposed by the COPT in the number of pay loaders is accepted.

- (c) The broad equipment deployment norm for the multipurpose cargo terminal prescribe 4 Fork Lift Truck (FLT)s each of 5T and 2 numbers of FLT's each of 10 T capacity. The COPT has not proposed any FLT's in its proposal. However, in the revised tariff calculation dated 2 December 2013, the COPT has proposed to add 2 nos. of log grabbers at a total capital cost of ₹2 crores for handling Timber Logs on the shore. The port has clarified that this equipment is for moving logs away from the berth during ship operation and also for loading logs to the trailers after segregation of the logs consignee wise for transport to the stack yard. The COPT has clarified that FLT's are not proposed for the proposed project and instead two log grabbers are proposed to be added in the fleet of equipment. It is relevant here to state that in none of the other Major Port

Trust involving timber handling, log grabber is proposed in upfront tariff fixation. In the instant case, the port has stated that no storage facility for timber logs is envisaged under this project. The port plans to provide only incidental storage near wharf till the movement of timber logs onto trailer for transport to stack yard which falls outside the PPP project. Relying on the submissions made by the COPT that 2 Log grabbers are proposed by port in place of 6 number of fork lift Trucks specifically to handle timber logs at shore, the deviation proposed by the port in deployment of log grabber is accepted in view of powers available to this Authority as per clause 3.2. of the 2008 guidelines.

- (d) The port has proposed 4 numbers of dumpers and one mobile hopper for handling food grains and other cargo. The 2008 guidelines do not prescribe any specific norms for dumpers and mobile hoppers. In case of fixation of upfront tariff at other Major Port Trusts, number of dumpers as proposed by the port has been allowed in the absence of any specific norms in this regard.

As regards mobile hoppers, the COPT has clarified that this equipment is envisaged for transfer of food grains from HMC to dumper without any spillage. It is relevant to state that this Authority in the VPT upfront tariff Order No.TAMP/16/2011-VPT dated 29 June 2011 for mechanized handling of dry bulk cargo has allowed the proposal of the VPT for deployment of 2 number of Hoppers along with 2 HMC of 60T, 3 front end loaders. Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. Since the deployment of the above mentioned equipment is reported to be as per the Feasibility Report and also since, none of the users/ prospective bidders have objected to the equipping plan envisaged by the COPT, and based on the clarification furnished by the COPT this Authority is inclined to consider the equipping plan of dumber and mobile hopper for handling food grain as envisaged by the COPT.

- (e) As stated earlier, handling of cement from ship to silos directly is envisaged through ship pumps hence the port has not proposed any equipment for this transfer of cargo. However, for the cement users availing facility at silo, the COPT has proposed 2 numbers of cement packaging unit each of 125 T capacity with one automatic truck loading unit and capital cost relating to Power supply and two pay loaders. The 2008 guidelines do not prescribe any specific norms for cement packaging unit.

With regard to cement packaging plant the port has stated that the average working of the cement packing units is considered at 10 hrs. per day and average output is 100 tonnes per hour for a plant with rated capacity of 125 T per hour and has assessed annual capacity of the 2 packing units at 6 lakhs tonnes per annum (i.e. 2 nos. equipment x 12 months x 25 days x 10 hours x 100 tonnes / hour handling rate). The COPT has further clarified that the truck loading is taking place during the day time and hence number of hours is considered at 10 hours. It has submitted that for the unhindered and continuous loading of the truck and 2 loading points are required which are supported by 2 bagging units. The port has reported that this is the prevailing practice in the existing cement terminal in Cochin Port Trust and also it is an operational requirement which will facilitate uninterrupted operation since this machineries require frequent maintenance and cannot rely on single unit. In view of the justification furnished by the COPT on the cement packing plant and since the deployment of the two cement packaging units with automatic truck loader and power supply proposed by the COPT is in view of specific method envisaged for handling of cement for which no specific norms are available in the 2008 guidelines and as the proposed equipment is reported to be as per the Feasibility Report and also since, none of the users/

prospective bidders have objected to the equipping plan envisaged by the COPT for cement packaging and recognising that the proposed equipping plan for cement handling is based on the existing cement handling operations being carried out at the COPT, this Authority is inclined to consider the equipping plan for cement packing and forwarding as proposed by the COPT.

- (f) The COPT has segregated the capital cost relating to cement into two activities viz. transfer of cement from ship to silo and packing and forwarding. The COPT anticipates that of the total optimal capacity estimated for cement at 10.28 lakh tonnes per annum, 5.00 lakh tonnes per annum of the optimal capacity of cement will be directly transferred from the ship to the silo of the existing user which is outside the scope of this project and hence will not avail cement packaging and forwarding facility. The remaining 5.28 lakh tonnes per annum capacity of cement will avail the facility of packing and forwarding. Accordingly, the COPT has considered the capital cost relating to packaging and forwarding of cement comprising of two cement bagging plant, 1 automatic truck loader, 2 pay loaders and power supply cost towards packaging and forwarding activity only.
- (g) It is seen that the capital cost relating to general lighting and fire fighting is apportioned between all the relevant cargo groups based on the ratio of berth occupancy which is accepted.
- (iii) The Miscellaneous capital cost estimated by COPT at 5% of the civil & equipment cost is as per the provisions in the guidelines and hence the same is considered.
- (iv) In view of the position explained above, the total capital cost for equipment under car handling activity is considered at ₹7.73 crores, transfer of cement from ship to shore at ₹6.75 crores, packing and forwarding of cement at ₹89.87 crores, ₹ 31.73 crores for food grain and ₹28.75 crores towards other cargo including timber aggregating to ₹164.83 crores as estimated by COPT.
- (v) The upfront tariff guidelines of 2008 state that the capital cost of civil works and equipment should be updated to capture the prevailing market rate while fixing the upfront tariff cap. The COPT was, therefore, requested to confirm that the estimates of both civil and equipment cost reflect the prevailing market rate and was also requested to substantiate the estimates with documentary support in form of budgetary quotations, rate analysis, etc. Despite request the port has not furnished any documentary evidence in support of the estimates. The capital cost estimates furnished by the COPT are stated to be based on the estimates contained in the Feasibility report which are reported to be base cost and port has provided towards contingency @ 3%, PMC and engineering cost @ 7, service tax @ 2.8% and environment management cost @ 2%. As explained earlier, similar cost components have been allowed while fixing the upfront tariff in respect of multipurpose berth of KOPT, Mumbai Port Trust off shore cargo terminal also and hence is considered.

Based on the clarification furnished by the port and considering that the guidelines require the capital cost to be considered as per the estimates of the Port Trust, the capital cost estimates for equipment as estimated by the COPT is considered.

With reference to the point made by the IMC Limited about rupee devaluation which may result 25-30% increase in the cost of imported equipments, the COPT has clarified that the estimates of capital cost pertain to July 2013. It has confirmed that the imported items in the project is marginal and hence variation in the foreign exchange will not have significant effect on the overall cost of the project.

- (c) To sum up, the total capital cost estimated by the COPT at ₹ 251.54 crores is considered without any modification.
- (viii) This Authority has adopted the ROCE at 16% for the upfront tariff cases to be decided during the year 2013-14 which is considered for arriving at the proposed tariff caps for this project.

(ix) **Operating Cost:**

In the absence of separate norms for a RoRo terminal, the COPT has reportedly adopted the norms for a multipurpose berth in the estimation of operating costs. The operating cost estimates of COPT are discussed in the following paragraphs.

(a) **Power cost**

- (i) The norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for a multipurpose berth for estimation of power and fuel cost is with reference to the handling equipments envisaged to be deployed for cargo operations. In this case, the reported position is that the car handling activity does not involve deployment of any handling equipment. The transfer of cement from ship to silo is through ship pumps. Hence for these two handling services power and fuel cost are not estimated. However, power cost for general illumination is apportioned based on the percentage share of berth days for each of the cargo category.

The port has considered power consumption for general illumination at 2.4 lakh units/ annum per hectare adopting the norms prescribed in the 2008 guidelines for a Liquid bulk terminal. Since the norms prescribed for a multipurpose berth do not prescribe any norm for estimation of power cost with reference to general lighting, the approach adopted by the COPT in borrowing the norm prescribed for a Liquid bulk terminal, and the power cost estimated by COPT representing power requirement for lighting the area which is essential is considered. It is relevant to mention that this is in line with the approach followed in the CHPT upfront tariff Order for RORO cum multipurpose cargo terminal dated 17 August 2012, VPT upfront tariff Order for multipurpose cargo terminal for WQ 6 berth approved vide Order 12 February 2009 and other upfront tariff Orders as well.

- (ii) For the purpose of lighting for general illumination, the COPT has considered 1.50 hectares of area for car parking, 1.65 hectares for Cement (for packaging and forwarding activity), 1.42 hectares for Food grains, and 2.58 hectares of common area totaling to 7.15 hectares in the estimation of power cost for area lighting. The power consumption for common area is thereafter apportioned between the cargo categories in the ratio of the berth occupancy for estimating of power cost. The power requirement for area lighting is estimated at 2.4 lakh units per hectare per annum based on the norms prescribed in the 2008 guidelines for a Liquid bulk terminal.

- (iii) Apart from general lighting, the COPT has estimated power cost for the HMC envisaged to be deployed. The COPT in its initial as well as revised proposal dated 8 November 2013 has estimated total power consumption at 250 units/ hour for 64 T HMC which is stated to be based on details gathered from various manufacturers. It is relevant here to state that for the HMC considered in all the other Major Port Trust, based on the proposal filed by the concerned port trust, fuel cost has been estimated for HMC. The port was, therefore, specifically requested to confirm whether the HMC proposed to be deployed for the project is power driven and not fuel driven. The COPT has confirmed that the 64T HMC proposed to be deployed is power driven based on power driven HMC in operation in the port.

The COPT has subsequently reviewed the consumption of power in its revised proposal dated 2 December 2013 and downscaled to 150 units per hour. The port has explained that fuel consumption of 70 ltrs/ hour has been allowed by this Authority for 100T HMC. For 64T HMC, COPT has assumed 50ltr/ hour of fuel based on the consumption of 70 ltr per hour for 100 T HMC. The port has stated that a conversion factor of three is applied on the fuel consumption of 50 ltrs/ hour to arrive at the power consumption of 150 units / hour and the conversion factor is stated to be reportedly as per normal practice which is relied upon. Based on the clarification furnished by the port and recognising that there are no specific norms for power consumption for a power driven HMC nor there is any precedence in any other Major Port Trust as this is the first such case, the power consumption factor assumed by the COPT is relied upon and considered.

- (iv) For cement bagging, the port has estimated power consumption of 4 units/ tonne. There are no specific norms prescribed in the guidelines for cement bagging plant.

It is relevant to mention that in the upfront tariff determination of mechanized fertilizer handling terminal in VPT, the power consumption considered is 0.50 unit per tonne for bagging plant in Order No.TAMP/26/2009-VPT dated 27 November 2009. The COPT was, therefore, requested to explain the basis for adopting the power consumption parameter at 4 units per tonne for bagging plant and justify it with reference to the technical specification of the equipment proposed to be deployed with detailed working and also explain the reasons for variation from the power consumption considered for fertilizer bagging plant at the VPT. The COPT has clarified that operational techniques involved in cement storage, retrieval and bagging operations are totally different from the operations involved in the case of finished fertilizer bagging at VPT. The power requirement of 4 units per tonne of cement has been considered by COPT reportedly based on the power consumption details of one of the cement handling user i.e. ACL carrying out similar operations in COPT. The port has also substantiated it with the copy of electricity bills for the last one year from October 2012 to September 2013 of similar facilities handled by ACL. Based on the total power consumption of ACL furnished by COPT for a year and taking into consideration 3 lakh tonnes of cement annually handled by the ACL as understood from COPT, the average power consumption comes to 4.14 units per tonne which is closer to 4 units per tonne assumed by COPT for cement bagging plant. It is understood from COPT that the major power consumption by ACL is for cement bagging plant only. In view of the above position and recognising the submission made by COPT that 4 units/ tonne of power consumption is based on existing cement user operating similar facility in the port, the power consumption for cement bagging plant estimated by the COPT at 4 units per tonne is relied upon and accepted.

The COPT has estimated power consumption of cement bagging plant of 4 units per tonne for 5 lakh tonnes of optimal capacity of cement aggregating to 20 lakh units of power. The optimal capacity of cement availing packaging and forwarding is 5.28 lakh tonnes as stated earlier. Hence, in our analysis the power cost is estimated for 5.28 lakh tonnes considering 4 unit/ tonnes which comes to 21.12 lakh units of power.

- (v) Apart from variable power cost, the COPT has estimated the fixed power cost for each cargo category based on the equipment proposed to be deployed. The port has considered fixed 600 KVA for general lighting and apportioned between all cargo viz. cars, cement (packaging and forwarding), food grains and other cargo in the berth days. For cement bagging plant, the port has also considered power requirement of 1200 KVA and 500 KVA is considered for HMC and units are apportioned between food grains and other cargo in the ratio of berth days of these two cargo.

It is relevant here to state that at the other Major Port Trusts including earlier upfront tariff proposal of COPT for coal terminal and liquid cargo terminal, power cost has not been estimated by ports as fixed and variable separately. The unit rate of power cost includes both fixed and variable cost in all other upfront tariff cases including COPT. It is relevant here to state that in the COPT Order No.TAMP/74/2012-COPT dated 15 February 2013 relating to fixation of upfront tariff for coal handling terminal at Q8 and Q9 approved by this Authority, the unit rate of power considered is `8.57 per unit based on the documentary evidence then furnished by the port. In the instant case, the variable unit rate of power considered by COPT is ₹7.20 per unit, which is supported by copies of electricity bill raised by the port on one of the existing user from May 2013 to September 2013. For fixed power cost rate of `400 per KVA is considered which is also substantiated with copies of electricity bill raised by COPT on one of the existing users. The total power cost estimated by the COPT is `419.67 lakhs per annum and the average per unit cost comes to `9.77 for the total consumption of 42.95 lakh units estimated by the COPT. The total average per unit cost of power for the period May 2013 to September 2013 based on the electricity bills raised by the COPT on one of the existing users works out ₹ 9.83 which is closer to the average per unit cost of power of ₹ 9.77 based on the approach followed by COPT of estimating the variable power cost and fixed power separately. That being so, the approach of the COPT of considering the fixed and variable cost which is supported with detailed working

is accepted subject to modification in the number of hours as explained in the subsequent paragraphs. Consequent to modification in number of hours for estimation of power cost, the fixed power cost gets spread over wider base of the power consumption in units and hence the average unit cost of power in our working comes to ₹9.55 per unit.

- (vi) The COPT has estimated power cost for HMC for 16 hours per day for berth occupancy of 62.6 days for food grains and 178.8 days of other cargo aggregating to 3862.4 hours as against working hour norms of 4000 prescribed in the upfront tariff guidelines for multipurpose cargo terminal for estimation of power and fuel cost. As stated earlier, the COPT has considered total berth days of 511 considering two vessels can be accommodated at the berth nos.Q1 to Q3 after applying the factor of 70% optimal capacity. Subsequently, while estimating power cost, the COPT seems to have again applied the 70% utilization factor in number of hours per day and has estimated 16 hours per days for each of the equipment. As per the norms prescribed in the Upfront Tariff guidelines of February 2008, the optimal capacity is reckoned as 70% of the maximum capacity. The norms do not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. The number of hours is, therefore, modified considering 24 hours for estimating the power cost eliminating the double counting of 70% factor considered by the COPT in the number of hours. Accordingly, the total hours considered for estimation of power cost of HMC is 5793.6 hours [(62.6 days + 178.8 berth days) * 24 hours].

It is relevant here to state that for dedicated terminal handling facility, this Authority has based on the proposal of the port estimated power/ fuel cost for 6132 hours i.e. 365 days x 24 hours x 70% for overall capacity of the terminal as against 4000 working hours norms prescribed in the guidelines.

In the instant case, however, it is seen that due to different cargo items proposed to be handled in the project, total number of days the HMC deployed for handling food grain and other cargo comes to 241.4 days as against normative berth days of 255. That being so, the estimation of power cost for HMC on number of days of deployment of HMC works out to 5793.6 hours which is accepted and considered in this analysis as against 6132 hours considered in the other upfront tariff Orders.

- (vii) Subject to modification explained in the above analysis, the variable power cost is estimated at ₹31.51 lakhs for car, ₹198.55 lakhs for handling (packaging and forwarding) cement, ₹46.22 lakhs estimated for food grains and ₹ 61.95 lakhs estimated for other cargo including timber aggregating to ₹ 338.22 lakhs as against estimate of COPT at ₹ 31.51 lakhs for car, ₹ 190.45 lakhs for handling cement, ₹ 40.81 lakhs for food grains and ₹46.50 lakhs for other cargo aggregating to ₹ 309.3 lakhs. In view of reasons given earlier, the fixed power cost as estimated by COPT is considered.
- (viii) As regards pay loaders, fuel consumption norm prescribed in the 2008 guidelines for a multipurpose cargo terminal for a 10T pay loader is 12 ltrs/ hour. The port has proposed four numbers of 5 T pay loader and has estimated fuel consumption of 8 litres per hour which is reportedly based on the technical details for a 5T payloader capacity consuming about 70% of the fuel consumption of 10T capacity payloader. Based on the clarification furnished by the port, the fuel consumption of 8 litres per hour per pay loader as estimated by the COPT is considered.

For dumpers, the COPT has estimated fuel cost @ 6 litres / hour. In this regard, it is relevant here to mention that the fuel consumption for dumper/ dumper trucks considered by this Authority in the past falls in the range between 4 litres to 13.33 litres per hour per dumper. The COPT has stated that fuel consumption of 6 litres per hour for dumper is reportedly based on the discussions with the various operators of similar type of equipment which is relied upon in the absence of any specific norm in this regard.

- (ix) The guideline prescribe norm of 4000 working hours for estimating the cost of other equipment like pay loaders, fork lift truck etc., envisaged for a multipurpose cargo berth. In the instant case, the COPT has estimated fuel cost for each dumper at 1001.28 hours. When requested the port to justify the basis and explain the reasons for deviation in the number of working hours from the level prescribed in

the guidelines, the COPT has clarified that based on the optimum capacity of the food grain cargo and handling capacity of the MHC, the vessel operation will be for a total period of 62.58 days for handling food grain. The fuel is required for operational period and hence estimated for operation period of 1001.28 hrs. (62.58 days x 16 hours i.e. 1001.28 hrs.). In the modified cost statement prepared by us, the number of hours is considered as 24 hours for reasons explained earlier as against 16 hours considered by COPT. Accordingly, the total estimated operational hours of dumpers comes to 1501.92 hours per dumper per annum (i.e. 62.58 days x 24 hours) as against normative working hours of 4000. It is seen that prima facie there is gross underutilization of dumpers. In fact, even IMC Limited has pointed out that handling equipments like Dumpers and Pay loaders proposed by COPT are not optimally utilized. They have suggested the port to propose hire/ lease model rather than ownership model. The COPT has, however, not agreed to the suggestion of IMC Limited. The COPT has stated that the 2008 Guidelines do not mention about hire/ lease model of the equipment. The port has contended that if these handling equipments are reduced from the capital cost, the operating cost and the estimated revenue requirement will reduce. Consequently, it will result in lower tariff and possibility of selling the PPP project will be remote. This argument of COPT for deployment of equipment which are likely to be underutilized is not tenable. In fact, this Authority has, for reason stated, allowed hire cost of some of the equipment in the upfront tariff Order of JNPT CFS.

The COPT has subsequently submitted that their project is unique where cement handling is automated one and other cargo – i.e. foodgrains and timber is handled in conventional manner. The COPT has submitted that pay loaders and dumpers are complimentary equipment to facilitate ship to shore activity and reduction in numbers of pay loaders and dumpers will reduce the productivity of main handling equipment for ship shore transfer and thereby impact the achievement of optimal capacity of the terminal. In view of the above position, and also recognising that there are no specific norms prescribed in the 2008 guidelines relating to number of dumpers in the broad list of equipment or for that matter relating to estimation of power cost for dumpers for multipurpose cargo terminal, approach adopted by the COPT in estimating the power cost with reference to number days of operation is considered subject to modifying the number of hours to 24 hours per day instead of 16 hours adopted by the COPT.

For pay loaders as well, the COPT has estimated fuel cost for 1001.28 hours per pay loader for 2 numbers of such equipment for stacking of the food grains during unloading operation from ships. The number of estimated operational hours per pay loader is modified as 1501.92 hours per pay loader per annum (62.58 berth days x 24 hours) as against 1001.28 hours considered by the COPT in line with the approach followed for estimation of number of hours for dumpers.

The port has clarified that the same set of two pay loaders will be used for loading of food grains to trucks at the stack yard for which the port has assumed 2300 hours per pay loader. Considering the optimal capacity of food grains at 4,69,350 tonnes per annum and relying on the handling rate of pay loader at 100T/day per pay loader as considered by the COPT, the number of hours per pay loader is considered at 2347 hours (i.e. 4,69,350 tonnes /100 Tonnes per hour / 2 pay loaders) as against 2300 hours considered by COPT.

Apart from the 2 payloaders for handling food grain, as stated earlier, the COPT has proposed deployment of two pay loaders exclusively of handling cement at silos and has estimated fuel cost for 5000 hours based on the cargo throughput of 100 tonne/ hour / pay loader. Of the optimal capacity of cement assessed at 10,28,100 tonnes, 5 lakh tonnes of cement will be directly transferred from ship to the user's silo which is outside this project and hence is not expected to avail bagging and truck loading facility at silo. This means 5,28,100 tonnes of capacity of cement will avail the cement bagging plant facility. The number of hours of operation of two pay loader relying on the handling rate of 100t per pay loader assumed by the COPT is considered at 5281 hours as against 5000 hours assumed by the COPT.

In view of the above modification, the total number of working hours for fuel consumption by two payloaders for handling food grain is considered at 5303.84 hours as against 4302 hours considered by the COPT. Total hours for two pay loaders for cement bagging plant is considered at 5281 hours as against 5000 hours considered by the COPT. It is seen that operational hours per pay loader estimated for handling food grain is 2651.9 hours and 2640.5 hours for cement bagging plant which is lower than the working norms of 4000 prescribed in the 2008 guidelines.

This situation of underutilization of equipment arises because the project of COPT envisages different types of cargo viz. cement, cars and food grains and timber involving different kind of equipment exclusively for handling each type of cargo instead of proposing homogenous cargo. This is resulting into overall underutilization of each of the equipment. As reported by the COPT, if number of payloaders is reduced for any of the above operation, it may have an impact on achieving the handling rate considered for the main equipment i.e. HMC for transfer of cargo from ship to shore/silo. In view of the above submissions made by COPT, modified operational hours estimated at 2651.9 hours per pay loaders for handling food grain and 2640.5 hours for handling cement is considered. It has to be borne in mind that if the fuel cost for pay loader is estimated for 4000 working hours per pay loader to comply with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines, then cost higher than the level envisaged for operational period will get inbuilt in the tariff which is not found desirable. In view of the above position, and recognising that the deviation in the number of working hours at 4000 prescribed in the guidelines arises in view of the peculiarity of this project, the deviation in the number of working hours from the guideline provision is allowed in this case and the fuel cost for pay loader for handling food grain and cement bagging plant is allowed for estimated operational period in line with the approach adopted by the COPT.

As a measure of abundant precaution, it is clarified that this should not be quoted as a precedence by any other Major Port Trust for considering number of working hours lower than the norms prescribed in the 2008 guidelines.

- (x) The unit rate of fuel is updated to the rate prevailing at the time of finalization of this case at ₹57.63 per litre as against ₹ 56.40 considered by the COPT.
- (xi) The COPT has stated that mobile hopper proposed for receiving food grains through HMC to dumpers to avoid spillage will be operated manually and this equipment will not require power or fuel for operation. Hence, no fuel cost is estimated for this equipment. The position reported by the COPT is relied upon.
- (b) The COPT has estimated repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets and 5% on the mechanical and electrical equipment, insurance at 1% of the gross value of fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets which are found to be as per the norms prescribed in the guidelines.
- (c) The COPT has computed depreciation on civil assets including berth @ 3.34% and on mechanical assets @ 10.34% as per the Companies Act, 1956 and according to the norms prescribed in the guidelines which is considered except for modification in the depreciation rate of mechanical assets.

The provisions as per the Companies Act, 2013 suggest that the useful life of heavy lift equipments be considered as 20 years. This translates to a depreciation rate of 5% per annum and as per the Act, the depreciation rate for three shift operation will be 10%. Depreciation on mechanical assets is therefore computed @ 10% on the estimated capital cost of equipment as per the rates prescribed in the Companies Act, 2013 in line with approach followed in the recent Reference Tariff Order of CHPT for supply of HMC and other equipment.

- (d) (i) The COPT has calculated license fee for the total 7.15 hectares of area proposed to be allotted under this project. The COPT has estimated license fee cargo-wise for area earmarked for parking cars at 1.5 Hectares (H), cement silos-1.65 hectares and for food grains-1.4 hectares and 2.6 hectares of common area. The common area is further apportioned cargo-wise based on the ratio of berth days for estimation of license fee. After apportionment of common area, the license fee estimated for

1.823H for parking cars, 2.6882H for cement, 1.736H for food grains and 0.9027H to timber and other cargo aggregating to 7.15H. The port has confirmed that the proposed allotment of land for the Q1-Q3 Project is in line with the Land Use Plan of Cochin Port.

The guidelines for upfront tariff stipulate that license fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The COPT has stated that License fee on land area has been estimated by the port at the rate of ₹ 28.13 lakh per hectare/ month reportedly on the base rate of ₹ 26,67,600 per hectare per annum effective from July 2010 as per the existing Scale of Rates of COPT and after taking into account the applicable escalation factor of 2%. Applying 2% annual escalation on the base license fee of ₹ 26.676 lakh per hectare/ annum effective from July 2010, the license fee comes to ₹ 28.308 lakh per hectare/ annum instead of ₹ 28.13 lakh per hectare/ annum considered by the COPT. The license fee is, therefore, modified applying the unit rate of ₹ 28.308 lakhs per hectare per annum.

- (ii) In the revised reference tariff calculation, the COPT has included the estimation of license fee for the water area which was not there in the earlier revised proposal dated 8 November 2013. The COPT has stated that water area considered is 3 H and license fee is estimated @ ₹ 0.1 lakh/ H/ annum. The COPT has forwarded a copy of the said letter of the MOST in support of its estimation. The total license fee on water area of 3 H is estimated at ₹ 0.30 lakhs and is apportioned between cargo items on the ratio of berth occupancy.

It is relevant here to mention that as per the land policy guidelines for Major Ports effective from 13 January 2011 as communicated by the Ministry of Shipping to all the Major Port Trusts and to this Authority vide its letter dated 4 March 2011, the license fee for water area is to be 50% of the license fee for abutting land. The port has, however, clarified that ₹ 1 per sq. mtr is considered based on the letter No.PT-17011/55/87-PT dated 15 February 2000 issued by Govt. of India, in the then Ministry of Surface Transport Department of Shipping (Ports Wing), COPT to collect License Fee for water area also @ of ₹ 1 per Sq Mtr/annum from the Port user. The port has confirmed that this fee is collected as a nominal fee for water area. The license fee estimated by the COPT at ₹1 per sq.mtr. is not found to be strictly in compliance with the land policy guidelines of March 2011. However, in view of specific clarification from the COPT that the port collects license fee on water as a nominal fee of ₹ 1 per sq. mtr./ annum based on the then (MOST) letter dated 15 February 2000, the license fee for water area is considered at the level estimated by the COPT.

- (e) The IMC has stated that while estimating the operating expenses of all commodities, deployment of operating staff is not considered which is part and parcel of basic stevedoring. The IMC has contended that this is a direct cost element relating to commodity handling and not a general cost element.

In this context, the COPT has clarified that 5% of the gross fixed asset value has been considered in the operating cost under the head 'other expenses'. 'Other expenses' consist of salaries and wages of maintenance staff including welfare and other staff related expenses. Therefore, estimation of cost towards operating staff separately would result in duplication.

As rightly stated by the COPT, the 2008 guidelines prescribes norm of 5% of the capital cost for estimation of other expenses which covers salaries of operating and maintenance staff cost, management and administration staff and other costs. Hence, considering this cost items separately will amount to duplication of cost as rightly stated by the COPT.

However, as regards car handling, this Authority while determining upfront tariff Order for CHPT for development of Ro-Ro cum multi-purpose berth in Order No.TAMP/26/2012-CHPT dated 17 August 2012 has observed that the norm of 5% of capital cost prescribed in the guidelines is towards salaries and wages and overheads. This Authority has recognised that in the case of a RoRo terminal, there is no equipment used for loading / unloading operations. The stevedoring expenses on account of manpower deployment form significant proportion of operating cost for RoRo vessels and hence this Authority found justification in considering the stevedoring expenses separately in the case of car handling through RoRo

vessels in addition to 5% of the gross fixed assets towards other expenses. In the case of CHPT, this Authority has allowed stevedoring cost at ₹ 155 per car for the optimal capacity of car as rightly pointed out by the IMC Limited. Following the approach adopted in the CHPT Order, it is not unreasonable to consider stevedoring cost to cover the operating cost of staff for cars at ₹ 155 per car for optimal capacity of cars assessed at 95,813. Accordingly, operating cost estimated in our analysis includes ₹148.51 lakhs per annum towards stevedoring cost to cover the operating cost of staff for handling cars. For all the other cargo items as stated earlier, norms prescribed in 2008 guidelines for estimation of “Other cost” at 5% of the capital cost covers the operating and maintenance staff cost, management and administration staff cost, etc.

- (f) Subject to the above modifications, the total estimated operating cost, Return on capital employed estimated vis-à-vis estimates of the COPT is as tabulated in the subsequent paragraphs relating to the estimated annual revenue requirement.

- (g) The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The COPT has estimated insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service, apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for the coal, iron ore & multipurpose cargo berth terminals at various ports, this position was recognised by this Authority and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

- (h) The COPT has, however, estimated annual maintenance dredging cost at ₹45.20 lakhs per annum in the operating cost. The IMC has contended that the cost of maintenance dredging is not practicable and the same should be in the scope of the Port. In this context, it is relevant to mention that as per 2008 guidelines, capital cost includes cost towards construction of berth and capital cost of dredging if carried out alongside the berth in determination of upfront berth hire. The guidelines prescribe 1% of the capital cost of berth construction cost and capital dredging cost alongside the berth towards maintenance cost. In short, guidelines of 2008 allows maintenance dredging cost in determination of upfront berth hire. Hence, the contention of the IMC that maintenance dredging cost is not practicable and should be in the scope of the port is not found to be in line with the provision in the 2008 guidelines.

As stated earlier, the COPT has not estimated capital cost of dredging alongside the berth as it does not envisage this cost. Hence maintenance dredging cost applying the norm of 1% prescribed in the guidelines for estimating maintenance cost comes to nil. The COPT has, however, estimated annual maintenance dredging cost at ₹ 45.20 lakhs per annum in the operating cost. The port has clarified that based on the past performance details of the port channels, the average depth of annual siltation assessed is 3.0 m. Therefore, there would be a need to carry out annual maintenance dredging regularly. The estimated annual maintenance dredging quantity is estimated at 64,500 Cu.m and applying the rate of ₹ 70.00 per Cu.m. the COPT has estimated annual maintenance dredging cost at ₹ 45.15 lakhs. The port has furnished working of per unit dredging cost at ₹73.20 per Cu.m based on the rate quoted by Dredging Corporation of India (DCI) and has stated that over and above the normal dredging cost 10% fuel escalation cost is also involved.

The COPT has subsequently revised the maintenance dredging cost maintaining the base unit rate at ₹ 70 per tonne and has applied 10% towards fuel escalation. The revised maintenance dredging cost estimated by COPT is ₹ 49.70 lakhs.

It is relevant here to mention that the COPT had recently filed another proposal for review of the wharfage rate for POL which was mainly to recover high maintenance dredging cost from the POL cargo. In that proposal, the COPT has submitted that most other ports in India have a hard rocky bottom where once the capital dredging is completed, there is almost no much siltation to deal with. But, Cochin Port has a muddy bottom and due to high siltation

at its port, the maintenance dredging cost of COPT is high and is reported to be second highest next to Kolkatta Port Trust (KOPT). The COPT had also made a mention in that proposal that whilst major part of maintenance dredging cost of the KOPT is funded by the Government, such relief is not available to the COPT. In view of the above position brought out by the COPT while processing that case vide Order No.TAMP/41/2013-COPT dated 15 November 2013, there is justification in the demand made by the COPT to capture the estimated maintenance dredging cost in the operating cost while determining the Reference Tariff for the project. For this purpose, the quantum of silt to be dredged estimated by COPT at 64,500 cu. mt is relied upon and accepted. If the maintenance dredging cost is estimated applying the unit rate of ₹73.20 per cu.mtr. as indicated by the COPT based on the rate contract by COPT with the DCI for the year 2012-13, the maintenance dredging cost comes to ₹ 47.21 crores. The port has applied 10% fuel escalation which is moderated and considered at 7% at the level of annual escalation allowed in the estimation of operating cost by this Authority for the cases decided in the year 2013-14 under 2005 guidelines. The maintenance dredging cost comes to ₹ 50.52 lakhs per annum. The modified estimate of maintenance dredging cost at ₹ 50.52 lakhs is considered as against ₹ 49.70 lakhs estimated by the COPT.

- (i). Based on the above analysis, the total operating cost considered under berthing activity works out to ₹509.43 lakhs as against ₹508.61 lakhs estimated by COPT.
- (x) The cost statements for fixing reference tariff furnished by the COPT have been modified in line with the above analysis. A copy of the statement along with the calculation of berth hire is attached as **Annex - I**. The cargo-wise estimated revenue requirement and determination of upfront tariff caps cargo handling services and berth hire services are discussed below:
- (a) Subject to the modifications explained in the above analysis, the total operating cost, Return on capital employed and the annual revenue requirement estimated for determination of reference tariff caps for cargo handling services vis-à-vis estimates of the COPT is tabulated below, for ease of cross reference to the analysis that follows the table:

As estimated by the COPT

(₹ in lakhs)

Particulars	Total	Cars	Cement total	Cement Ship to silo	Cement Packaging and forwarding	Food Grains	Timber + other Cargo Total	Timber	Other cargo
Operating Costs	3282.9	169.6	1837.0	87.7	1749.3	568.0	708.3	556.6	151.7
Return on capital employed @ 16%	2637.3	123.7	1545.7	107.9	1437.9	507.7	460.0	353.4	106.6
Total Annual Revenue Requirement (ARR)	5920.1	293.3	3382.8	195.7	3187.1	1075.7	1168.3	910.0	258.3

Modified estimates considered in the analysis

(₹ in lakhs)

Particulars	Total	Cars	Cement total	Cement Ship to silo	Cement Packaging and forwarding	Food Grains	Timber + other Cargo Total	Timber	Other cargo
Operating Costs	3480.41	318.26	1831.90	87.68	1744.24	583.41	746.85	593.04	153.80
Return on capital employed @ 16%	2603.66	123.74	1545.79	107.95	1437.84	480.75	453.38	353.40	106.60
Total Annual Revenue Requirement (ARR)	6084.08	442.00	3377.68	195.63	3182.10	1064.16	1200.22	946.45	260.41

- (b) **Car handling activities:**

- (i) As per the statement and summary position tabulated above, the total revenue requirement from car handling service works out to ₹ 442.00 lakhs as against ₹ 293.3 lakhs estimated by COPT.

- (ii) The guidelines for multipurpose berth specify 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charges.

The COPT has, however, proposed to apportion 99% of the revenue requirement from car handling services towards composite handling charge and 1% towards storage charge. The proposal of revenue requirement apportionment by the COPT is found to be in line with the revenue requirement apportioned by this Authority in the upfront tariff fixed in the CHPT for R₀R₀ vessel.

In view of the position explained above, the apportionment of the total revenue requirement between handling charge and storage charges at 99% and 1% respectively is allowed as estimated by the COPT. Based on the revised revenue requirement estimated, the revenue apportioned to handling charge and storage charges works out to ₹ 437.58 lakhs and ₹ 4.42 respectively.

- (iii) Clause 3.8.2 of the guidelines states that the tariff cap for different individual services is to be set appropriately in such a way as to achieve the annual revenue requirement. The COPT has estimated the share of coastal car handling at 95% and foreign at 5%. As per the Government policy on coastal concession the rate for handling coastal cars is to be 60% of the foreign rate. Based on the estimated revenue requirement, optimal capacity of cars, share of foreign and coastal car at 5 : 95 as furnished by COPT and after capturing the revenue impact of coastal concession, the composite handling rate for cars works out to ₹ 441.97 per coastal car as against ₹439.96 per car proposed by the port and ₹736.62 per foreign car as against ₹733.41 per foreign car proposed by the port.

It is relevant here to state that the handling rate for car approved appears to be higher than the level proposed by the COPT despite improving the optimal capacity of car from 63,875 proposed by COPT to 95,873 considered in this analysis because handling rate approved reckons with the stevedoring element at ₹155 per car for reasons explained in the preceding paragraphs which has not been estimated by the COPT in its proposal.

- (iv) As per the upfront tariff guidelines, storage charge for multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The COPT has proposed a free period of 5 days for cars. In the CHPT upfront tariff Order, the free period for car was allowed at 3 days as proposed by the CHPT. The COPT has stated that the free period of 5 days is considered as per the 2008 guidelines for the multipurpose terminal for imported cargo. The 2008 guidelines do not prescribe any specific norm for cars. The free period for cars as proposed by the COPT is considered as proposed by the COPT.

The COPT has assumed that 5% of the optimal capacity would attract storage charges. As per the estimates of COPT, out of the said 5% of the optimal capacity, 80% would attract storage charges under the first slab of 5 days beyond free period and 10% each would spill over to the next two slabs of 6 to 10 days and beyond 10 days after free period respectively. The COPT has furnished average stay of car at 2.5 days, 7.5 days and 12.5 days respectively in each of the three slabs and has arrived at the slab wise rate. The COPT has proposed storage charges for second and third slabs at 1.5 times and 2 times respectively of the storage charge for first slab, which is maintained in our calculation. The COPT has furnished workings for computation of storage charges and has shown that the revenue requirement from the storage charges would be met by the operator at the storage charges proposed by the port. The same approach as followed by the COPT is considered. The modified storage charges works out to ₹16.40 per car per day for the first slab of 5 days beyond free period and ₹24.60 and ₹32.80 for the next two slabs respectively as against ₹ 16.3, ₹24.5 and ₹32.7 per car per day considered by COPT for the corresponding three slabs.

- (v) For the reasons explained in an earlier paragraph, miscellaneous charges is not prescribed separately for cars. The composite handling charge would cover all incidental and miscellaneous services related to car handling.

(c) **Cement handling activity:**

- (i) As brought out earlier, of the 10.28 lakh Tonnes optimal capacity assessed for cement, 5 lakh tonnes of the optimal capacity of cement will be directly pumped from ship to the storage area outside the project and hence will not use the bagging and forwarding facility envisaged. It is in this context, as stated earlier, the port has segregated the capital cost, operating cost and the revenue requirement into two separate activities i.e. transfer from ship to silo and cement packing and forwarding.
- (ii) The total revenue requirement for cement handling service works out to ₹3377.68 lakhs as against ₹3382.8 lakhs estimated by COPT. Of this, the revenue requirement from transfer from ship to silo is estimated at ₹195.63 and for cement packaging and forwarding it is estimated at ₹3182.10 lakhs as against ₹195.7 lakhs and ₹3187.1 lakhs estimated by the COPT for the corresponding activities.
- (iii) The entire revenue requirement estimated for transfer of cement from ship to silo is spread over the optimal capacity of cement to derive the handling rate as this revenue is purely to recover the revenue to meet handling from ship to shore. The port has stated that the share of coastal cargo will be 95% and 5% will be foreign cargo. Based on the revised revenue requirement estimated at ₹ 195.63 lakhs, the handling rate for overall optimal capacity of cement assessed at 10.28 lakh tonnes comes to ₹ 30.69 per tonne for foreign cargo and ₹18.41 per tonne for coastal cargo as against ₹ 30.74 per tonne foreign cargo and ₹18.44 per tonne for coastal cargo proposed by the COPT
- (iv) With reference to the revenue requirement estimated for cement packaging and forwarding, in the original proposal the COPT had apportioned 90% of the estimated revenue requirement to cargo handling charge and 5% each towards storage and miscellaneous charge. In the revised proposal dated 15 October 2013, the COPT has submitted that in case of cement, environmental concerns and related cleaning, for which miscellaneous charges are levied are generally confined to the silos due to the cargo being pumped under mechanized system as in the case of Oil with little room for spillages. Therefore, the apportionment of the total revenue requirement is proposed between handling charge and storage charges at 95% and 5% respectively. As per the TAMP guidelines 90% of this should be taken for cargo handling and 5% each towards storage and miscellaneous charges. However in this case since no miscellaneous service is envisaged, the COPT has clubbed 5% norm relating to the miscellaneous charge in the handling charges and proposed apportionment at 95% and 5% between packaging & forwarding and storage charges respectively. In view of the position explained by the COPT, the ratio of revenue requirement proposed by the port is relied upon and accepted.

Based on the revised revenue requirement estimated at ₹ 3182.10 lakhs for the activity packaging and forwarding, the revenue apportioned to composite packaging and forwarding charge is at ₹ 3022.99 lakhs and at ₹159.10 lakhs towards storage charges respectively.

- (v) The upfront tariff caps for cement packaging and forwarding are determined so as to meet the revenue requirement by spreading over the optimal capacity of cement estimated of 5.281 lakh tonnes availing packaging and forwarding facility.

The COPT has furnished the share of coastal cargo at 95% and foreign cargo at 5%. It is seen that the COPT has considered the revenue impact of allowing concession to coastal cargo at 60% of the rate proposed for foreign cargo for packaging and forwarding charges and has proposed rate of 921.85 per tonne for foreign cargo and ₹ 553 per tonne for coastal cargo.

It is relevant here to mention that a per Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 notifying the policy direction issued by the then Ministry of Shipping, Road Transport and Highways vide its letter no.PR-14019/29/2001-PG

dated 1 January 2005 concession in cargo related charges is applicable on relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage. Thus, the policy direction issued by the MOS does not envisage coastal concession in respect of packaging and forwarding charges. That being so, a uniform rate of ₹572.43 per tonne is prescribed for both foreign and coastal cargo to meet the revised estimated revenue requirement of ₹ 3022.99 lakhs apportioned towards packaging and forwarding charges.

- (vi) As stated earlier, as per the upfront tariff guidelines, storage charge for multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The COPT has proposed a free period of 7 days for both import cargo and export cargo reportedly based on the position prevailing at the COPT. Relying upon the position reported by COPT, the free period of 7 days as proposed by the COPT is considered.

The COPT has assumed that 20% of the optimal capacity of cement availing packaging and forwarding facility will attract storage charges. As per the estimates of COPT, out of the said 20% of the optimal capacity, 80% would attract storage charges under the first slab of 7 days beyond free period and 10% each would spill over to the next two slabs of 8 to 14 days and beyond 14 days after free period respectively. The COPT has furnished average stay of cargo at 3.5 days, 10.5 days and 17.5 days respectively in each of the three slabs and has arrived at the slab wise rate. The COPT has proposed storage charges for second and third slabs at 1.5 times and 2 times respectively of the storage charge for first slab, which is maintained in our calculation. The COPT has furnished workings for computation of storage charges and has shown that the revenue requirement from the storage charges would be met by the operator at the storage charges proposed by the port. The same approach as followed by the COPT is considered. The modified storage charges works out to ₹19.13 per tonne per day for the first slab of 7days beyond free period and ₹28.70 and ₹38.26 for the next two slabs respectively as against ₹20.34, ₹ 30.51 and ₹ 40.68 per tonne per day considered by COPT for the corresponding three slabs.

- (vii) For the reasons explained in an earlier paragraph, miscellaneous charges is not prescribed separately for cement. The composite handling charge would cover all incidental and miscellaneous services related to cement handling.

(d) **Food grain handling activity:**

- (i) The total revenue requirement from food grain handling service works out to ₹1064.16 lakhs as against ₹1075.7 lakhs estimated by COPT.
- (ii) The guidelines for multipurpose berth specify 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charges in line with the norms prescribed in the tariff guidelines.

Accordingly, the apportionment of the total revenue requirement is ₹ 957.74 lakhs handling charge and ₹ 53.21 lakhs each towards storage charges and miscellaneous charge respectively.

- (iii) The COPT has estimated the share of coastal handling of food grains at 95% and foreign at 5%. As per the Government policy on coastal concession the rate for handling coastal cars is to be 60% of the foreign rate. Based on the estimated throughput of food grains, share of foreign and coastal food grain along with the revenue impact of coastal concession thereof and the estimated revenue requirement from handling services, the composite handling rate for food grain works out to ₹329.12 per tonne for food grain (foreign) as against ₹332.77 per tonne proposed by the port for the counterpart and ₹197.47 per tonne for food grain (coastal) as against ₹199.62 per tonne proposed by the port.
- (iv) As per the upfront tariff guidelines, storage charge for multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The COPT has proposed a free period of 7 days for both import cargo and export cargo reportedly based on the position prevailing at the COPT. Relying upon the position reported by COPT, the free period of 7 days as proposed by the COPT is considered.

The COPT has assumed that 75% of the optimal capacity would attract storage charges. As per the estimates of COPT, out of the said 75% of the optimal capacity, 33.33% would attract storage charges under the first slab of 7 days beyond free period and 33.33% each would spill over to the next two slabs of 8 to 14 days and beyond 14 days after free period respectively. The COPT has furnished average stay of cargo at 3.5 days, 10.5 days and 17.5 days respectively in each of the three slabs and has arrived at the slab wise rate. The COPT has proposed storage charges for second and third slabs at 1.5 times and 2 times respectively of the storage charge for first slab, which is maintained in our calculation. The COPT has furnished workings for computation of storage charges and has shown that the revenue requirement from the storage charges would be met by the operator at the storage charges proposed by the port. The same approach as followed by the COPT is considered. The modified storage charges works out to ₹0.88 per tonne per day for the first slab of 7 days beyond free period and ₹1.32 and ₹1.76 per tonne per day for the next two slabs respectively as against ₹ 0.85, ₹1.28 and ₹ 1.70 per tonne per day considered by COPT for the corresponding three slabs.

- (v) Based on the modified revenue requirement, tariff cap for miscellaneous charge for food grain works out to ₹11.33 per tonne as against ₹11.46 per tonne proposed by COPT. The COPT has stated that the services for levy of miscellaneous charges for food grains will include environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety and security measures etc. The relevant conditionalities prescribed by COPT in the proposed SOR is approved as they are similar to the prescription made in the upfront tariff Order at the other Major Port Trusts.
- (e) **Timber and Other cargo (viz. Bagged cement, bagged construction material and bagged food grain) handling activity:**

- (i) The total revenue requirement from timber handling service works out to ₹946.45 lakhs as against ₹910.0 lakhs estimated by COPT. The total revenue requirement from other cargo works out to ₹260.41 lakhs as against ₹258.33 lakhs estimated by COPT.
- (ii) The guidelines for multipurpose berth specify 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charges. The port in its original proposal of September 2013 and the subsequent revised proposal dated 15 October 2013 had proposed apportionment of revenue requirement as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal. However, in the revised proposal dated 8 November 2013 and the final revised proposal dated 2 December 2013, the COPT has proposed to apportion 95% of the estimated revenue requirement to handling charge and 5% towards miscellaneous charge in respect of this cargo category.

The port has submitted that storage of Timber Logs and Other Cargo other than Timber Logs is not envisaged inside the Terminal for the Q1-Q3 Project. Timber logs and other cargo on landing will be shifted to the stack yard outside the project area. In case of timber where incidental storage at the project area for shore handling operation will be required will be covered within the Free Period, and therefore, storage charges are not proposed for Timber Logs.

For other cargo, their total capacity is 0.82 Lakh TPA being 25% of the total optimal capacity of timber and other cargo which is rather insignificant, hence the port does not envisage to provide dedicated storage facilities. These cargo will be directly fed / cleared to / from the ship side. The COPT has confirmed that timber and other bagged cargo are expected to avail storage, if required, outside the project area. The Cochin Port has stated that port godowns outside the project area, can be rented out for such cargo. Therefore, storage charge is not proposed for such cargo. Thus, only Handling and Miscellaneous Charges are proposed for Timber Logs and other cargo. In view of the reason explained by the COPT for not proposing storage charge the apportionment of revenue requirement by COPT at 95% towards handling charge and 5% towards miscellaneous charge.

Accordingly, the apportionment of the total revised revenue requirement for timber is ₹899.12 lakhs handling charge and ₹47.32 lakhs towards storage charges as

against revenue requirement apportioned by COPT at ₹864.5 lakhs towards handling charge and ₹45.50 lakhs towards storage charges.

The apportionment of the total revised revenue requirement for other cargo is ₹247.38 lakhs towards handling charge and ₹13.02 lakhs towards storage charges as against revenue requirement apportioned by COPT at ₹245.4 lakhs towards handling charge and ₹12.9 lakhs towards storage charges

- (iii) The COPT has estimated the share of coastal handling of timber at 5% and foreign at 95%. With reference to other cargo, the share of coastal and foreign is assumed by the COPT at 25% and 75% respectively.

As per the Government policy on coastal concession the rate for handling coastal cars is to be 60% of the foreign rate. Based on the estimated throughput of food grains, share of foreign and coastal food grain along with the revenue impact of coastal concession thereof and the estimated revenue requirement from handling services, the composite handling rate for timber works out to ₹273.67 per tonne for timber (foreign) as against ₹262.71 per tonne proposed by the port for the counterpart and ₹164.20 per tonne for timber (coastal) as against ₹157.59 per tonne proposed by the port.

Likewise, the composite handling rate for other cargo works out to ₹245.97 per tonne for other cargo (foreign) as against ₹243.98 per tonne proposed by the port for the counterpart and ₹147.58 per tonne for timber (coastal) as against ₹146.36 per tonne proposed by the port.

The COPT has also suitably modified the note governing the proposed rates to state that the tariff for other cargo (bagged construction material, bagged cement and bagged food grain) will cover loading/ unloading of the cargo from the ship and for direct feeding/ delivery. The port has clarified by way of note that in case of other cargo, there is no storage facility provided and the cargo will directly be unloaded from the vessel to truck for movement.

In case of timber, the proposed rate is stated to cover loading/ unloading of the cargo from the ship and shore handling for movement to the stack yard outside the project area.

The notes proposed by the COPT regarding handling charge of timber and other cargo is suitably modified to state that it shall cover charges for all miscellaneous services not specifically prescribe in the Scale of Rates.

- (iv) Based on the modified revenue requirement, tariff cap for miscellaneous charge for timber and other cargo works out to ₹14.12 per tonne and ₹11.65 per tonne respectively as against ₹13.57 per tonne and ₹11.56 per tonne proposed by COPT for the corresponding cargo. The COPT has stated that the services for levy of miscellaneous charges will include environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety and security measures etc. The relevant conditionalities prescribed by COPT in the proposed SOR is approved as they are similar to the prescription made in the upfront tariff Order at the other Major Port Trusts.

(f) **Berth hire services:**

- (i) The revenue requirement from berthing service works out to ₹1896.76 lakhs (comprising ₹1387.3 lakhs being 16% return on a capital cost and operating cost of ₹509.43 lakhs) as against ₹1895.9 lakhs estimated by the COPT.
- (ii) The COPT has proposed concessional berth hire charges for coastal vessels as per the Government policy, assuming the share of GRT of coastal vessels and foreign vessels for each cargo category. The port has assumed share of coastal and foreign to be 95: 5 in respect of car, cement, food grains and for timber and other cargo the port has assumed the share of coastal and foreign vessel in the ratio of 25: 75 which is relied upon and considered.
- (iii) The COPT has furnished detailed workings for computation of berth hire charges. The methodology followed by the COPT for arriving at the berth hire charge is found to be in line with the general approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The calculation of berth hire charge is done following the

approach followed by the COPT except for modification in the GRT of the vessel of cars. The COPT has assumed GRT of car at 11000 with a parcel size of 1000 cars day. For reasons explained in the earlier paragraph, the handling rate is improved to 1500 cars per day. Hence the GRT of the vessel also needs to be suitably modified. The COPT has confirmed that 15000 GRT vessel can carry parcel size of 1500 cars and has also confirmed that the proposed draft of 9.14 mtrs for the project is adequate for 15000 GRT vessel to call. That being so, the GRT of vessel carrying car is modified to 15000 GRT.

- (iv) Subject to the above modification, the modified tariff cap for Berth hire charge works out to ₹1.86 per GRT per hour for foreign vessel and ₹1.12 per GRT per hour for coastal vessels, which is prescribed as against ₹1.93 per GRT per hour for foreign vessels and ₹1.16 per GRT per hour for coastal vessels proposed by COPT.
- (v) Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalizing the upfront berth hire at various ports has held that prescribing dollar denominated berth hire is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. It was then decided that applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct as the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted and in case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. Therefore, it has been decided by this Authority to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only.
- (xi) The Cochin Steamer Agents Association (CSAA) has pointed out that the proposed berth hire is almost 500% higher than the berth hire prescribed in the existing Scale of Rates of the COPT. Further, the CSAA has requested that the port may propose a suitable note allowing the option of collection of berth hire from Shipping Lines or from receiver of cargo. With reference to the first point, as rightly stated by COPT, the berth hire prescribed in the Scale of Rates of COPT is arrived following the cost plus model under 2005 guidelines. Whereas, the Reference Tariff determined under 2008 guidelines is following norms prescribed in the guidelines with reference to optimal capacity of the facility. With reference to the point made by CSAA about prescribing two options for collection of berth hire charges. The COPT has clarified that the berth hire charges is ultimately borne by the cargo interests and the Steamer Agents are fully reimbursed of the cost from the consignee. It has also stated that the cargo expected at the terminal will be mostly captive cargo wherein it will have one consignee only. The cost of berth hire, handing charges and storage charges will be borne by a single consignee only. The COPT has stated that the suggestion of CSAA may not result in any drastic change on the overall transport of logistic cost of the consignee and hence COPT doesn't warrant introduction of any special note in the tariff proposal.
- (xii) The IMC Limited has contended that the 2008 Guidelines do not give any weightage to financing cost, royalty element etc., and hence the actual return to the operator is much less than the allowable return of 16%. The IMC Limited has opined that considering this the 2013 Guidelines is more preferable. IMC Ltd has, however, stated that to secure the interest of the operator, the BOT operator may be provided with an option to apply for tariff revision, as and when COPT or any other Major Port Trusts are provided with tariff for the relevant commodity that may be used as Reference Tariff. The said request made by the IMC Limited to apply for tariff revision when COPT or any Major Port Trusts are provided with the tariff for relevant commodity is not in line with the provisions in the revised tariff guidelines of 2013. As per revised tariff Guidelines of 2013, the BOT operator will continue to apply tariff within the ceiling level of Reference Tariff approved by this Authority for the entire concession period subject to automatic indexation at 60% of the WPI from the second year of commencement of commercial operation as per clause 2.9 of the Tariff Guidelines of 2013. The BOT operator, however, has the option to seek Performance linked tariff increase within a cap of 15% over the indexed Reference Tariff on achievement of Performance Standard prescribed in the Concession Agreement from year to year from second year onwards.
- (xiii) IMC Limited has stated that the proposed storage charges are inordinately high and unrealistic and has stated that there is anomaly in the basis of calculation. They have also mentioned that the actual revenue to be collected at the proposed rate is substantially higher than the expected realization above the free period. However, the storage revenue shown by the IMC Limited in its letter dated 12 October 2013 is not supported with any analysis supported by detailed calculation. It is seen that the COPT has furnished detailed working of arriving at the proposed storage charges and has also estimated the revenue at the proposed storage charges for each cargo items duly matching it with the estimated revenue requirement from storage charges. There does not seem to be any anomaly as such in the approach followed by the COPT for arriving at the proposed storage. It is seen that the

approach followed by the COPT in arriving at the proposed storage charges slab wise is in line with the general approach followed in arriving at the storage charge in the other upfront tariff Orders. All parameters assumed by the COPT as regards percentage of cargo capacity likely to avail storage facility, average stayal of cargo beyond the free period in each slab for each cargo category considered by the port is relied upon and the storage charge is revised on account of modification in the estimation of revenue requirement estimation from storage charge as already explained in the preceding paragraphs.

- (xiv) One of the users, ACL in their comments has also submitted that as per the MOU agreed by it with the COPT, it has to pay wharfage charges and berth hire charges, pilotage, port dues etc., as per the scale of Rates of the port which is in force from time to time. Their concern is that they should not be charged higher than the general tariff and be put in a disadvantage position compared to any other company handling cement cargo at COPT owned berths.
The COPT in this regard has clarified that the Q-1 berth is currently in dilapidated condition and cannot take the weight of a crane. It may not last long and needs to be rebuilt to ensure continued operation of M/s.Ambuja Cements Ltd. Since the Q1 berth presently is very old and dilapidated, ACL cannot not provide delivery pipelines underneath the berth and substantial amounts are incurred by ACL for providing services of crane continuously for performing operations. When new berthing structure is available, ACL will be able to operate optimally without any of hindrance/ constraints. The COPT has stated that as the tariff arrangement is based on the PPP mode of development of the new berth, exact parity in tariff cannot be ensured with other cement operators. The port has, however, stated that overall expenditure to the ACL will by and large remain same as envisaged in MOU. The COPT has clarified that the handling rate proposed for cement for ship to silo is ₹18.19 for coastal cargo as against the existing wharfage rate of ₹43.70 applicable as per existing SOR of COPT. Though the Berth Hire at the project area is on the higher side in comparison to the existing berth hire, it is largely offset by the reduced wharfage and if any insignificant enhance arises it should be absorbed by the ACL while they are availing service of new berthing services. It is seen that COPT has addressed the concern expressed by the ACL in this regard. As stated earlier, this Authority is not inclined to go into individual agreement entered by the port with individual users. It is for the concerned port trust to address the concern of the users while formulating its proposal.
- (xv) The port has not proposed definition of coastal vessel and foreign going vessel. The standard definition of these two terms which are also prescribed in the SOR of COPT and the upfront tariff Schedule of multiuser liquid terminal at COPT are prescribed in the Reference Tariff Schedule for Q1 to Q3 project.
- (xvi) The COPT has proposed the penal interest on delayed refund by the terminal operator or in case of delayed payment by users shall be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank Of India (SBI) in line with the provision in the 2005 guidelines. It has subsequently stated that the proposed note may be corrected at Base Rate of the State Bank of India since Prime Lending Rate does not exist in the State Bank of India. In this context, it is clarified that the note on penal interest is prescribed as per clause 2.18.2. of the 2005 guidelines uniformly in the Upfront tariff Schedule of all the Major Port Trusts. Hence, it is not appropriate to give a different prescription only in the case of the COPT. The prescription given uniformly in the other Major Port Trust is prescribed in the SOR.
- (xvii) The general conditions, rounding off the bill amount, minimum charge recoverable on any application at ₹100/-, no refund / claim for amount less than ₹100/-, penal interest on delayed payments, users not required to pay for delays beyond reasonable level attributable to the operator, etc. proposed by the COPT are found to be in line with the general conditions prescribed in other Major Ports/ Terminals. These conditions are prescribed as proposed by COPT subject to minor modifications to reflect the standard conditions prescribed by this Authority in the upfront tariff cases at the other Major Port Trusts like VOCPT. Standard conditions, viz. status of vessel to determine “foreign-going” or “coastal vessel”, applicability of concessional rates to coastal vessels / cargo and calculation of gross weight of cargo for billing purpose which are omitted by the COPT have also been prescribed.
- (xviii) The port had in its proposal original proposal of September 2013 and earlier revised proposal dated 15 October 2013 proposed a note stating that rates and conditions for granting ousting priority/ priority berthing will be governed by the extant government guidelines and provision prescribed in the Scale of Rates of Cochin Port. The existing SOR of the COPT does not prescribe rates and conditions for granting ousting priority/ priority berthing. When advised the port to explain the reasons for prescribing such a condition in the case of fixation of Reference tariff for the proposed project, the port instead of explaining the reasons for the proposed note has chosen to withdraw it from the proposed SOR. It is relevant here to mention that this Authority has based on the proposal of the concerned Major Port Trust prescribed the note stating that the rates conditions for granting ousting priority/ priority berthing will be governed by the extant government guidelines in the upfront tariff Orders of V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for thermal coal handling at NCB-III, and

couple of orders of VPT. Hence the condition proposed by the COPT is incorporated in the Reference Tariff Schedule stating that rates and conditions for granting of ousting priority/ priority berthing will be governed by the extant government guidelines.

- (xix) The COPT has listed out various services to be covered under the composite handling charge for each cargo category under the relevant schedule of rates, which is approved subject to slight modification in the note to include that the rate shall cover all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates. This is in line with the modification done in the other upfront tariff Order of VPT, VOCPT, etc.
 - (xx) (a) As stated earlier, Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.
 - (b) The COPT has proposed the Performance Standards in respect of cars, cement, food grains, other cargo in its original proposal of September 2013. Subsequently, on our advice to specify the cargo covered under other cargo the port has clarified that the other cargo includes timber, bagged parcels like cement, other construction material and food grains and has suitably modified the proposed Reference Tariff Schedule and proposed Performance Standards. In the final revised proposal of December 2013, the COPT has proposed separate rate for timber and Other cargo (other than timber) in view of addition of one equipment for handling timber. The COPT has not forwarded revised Performance Standard segregating these two cargo items. The cargo description in Performance Standard proposed by the port for other cargo is modified and proposed separately for timber and Other cargo (bagged construction material, bagged cement and bagged food grain) in line with the cargo description in the proposed Reference Tariff Schedule.
- The COPT has proposed the Performance Standards of cars at 1000 cars per day, for cement at 5000 tonnes per day, food grains at 7500 tonnes per day and Other cargo at 2500 Tonnes per day.

It is relevant to mention that a letter has been addressed to the Ministry of Shipping requesting to advise all the Major Port Trusts to propose reasonable and achievable Performance Standards which should not be lower than the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the PPP project.

It is seen that the performance standards proposed by the COPT for all the items are at the level of handling rate considered by the port in the optimal capacity calculation for each cargo items. As explained earlier, in our analysis, the handling rate of cars has been considered at 1500 cars per day. That being so, it is appropriate to modify the Performance standard of car at 1500 cars per days at the level of handling rate considered in the optimal capacity calculation in line with the approach followed by the COPT.

17.1. As per clause 2.8. of the tariff guidelines of 2008 tariff caps notified by this Authority shall be automatically indexed every year to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January of 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Clause 2.9. of the revised tariff guidelines of 2013 borrowing the principles of 2008 guidelines stipulates that Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 i.e. 60% of the WPI for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of TAMP under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year for the entire concession period. In the instant case, the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2013. It is, therefore, found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2013.

17.2. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

17.3. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - II** and the Performance Standards for the Multi-Purpose Terminal at Q1 to Q3 at Mattancherry Wharf at COPT as modified by us is attached as **Annex - III**.

17.4. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the Multi-Purpose Terminal at Q1 to Q3 at Mattancherry Wharf at COPT and notifies it alongwith the Performance Standards.

17.5. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the COPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

18.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

18.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

18.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

18.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

18.5. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

18.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

18.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

18.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

18.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

18.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

18.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. Authority’s decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/13]

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR HANDLING CARS AND MULTIPURPOSE CARGO AT MATTANCHERRY WHARF, COCHIN PORT

Sl. No.	Particulars	Final Revised estimates furnished by COPT vide letter dated 2 December 2013	Estimates considered by TAMP
I	Optimal capacity		
(A)	Optimal Capacity - CARS		
(i)	Optimal Quay capacity		
(a)	Cargo handled per day	1000	1500
(b)	No. of days	365	365
(c)	Utilisation factor	70%	70%
(d)	Optimal quay capacity (0.7*1000*365) in cars per annum	255500	383250
(ii)	Optimal Yard capacity of Cars		
(a)	Total ground (car) slots (G)	1000	1500
(b)	Average stack height (H)	1	1
(c)	Period in number of days (P)	365	365
(d)	Surge factor (S)	1	1
(e)	Average dwell time (D)	4	4
(f)	Optimal yard capacity at 70% utilisation (0.7*G*H*P/S*D) in cars per annum	63875	95813
(iii)	Optimal Capacity in cars per annum	63875	95813
(iv)	No. of berth days required for optimal capacity	64	64
(v)	Balance Berth days available at 70% utilisation (2 berths * 365 days berth*70% optimum utilization) - 64 berth days occupied by car vessel.	447	447
(B)	Optimal Quay Capacity of Multipurpose car		
(i).	Share of capacity of different cargo items		
	Percentage share of capacity of Cement (S1)	46%	46%
	Percentage share of capacity of Food grain (S2)	14%	14%
	Percentage share of capacity of timber & Other cargo (S3)	40%	40%
(ii).	Handling rate of Vessels		
	- Handling rate of vessels carrying Cement	5000	5000
	- Handling rate of vessels carrying Food grains	7500	7500
	- Handling rate of vessels carrying timber & other cargo (P3)	2500	2500
(iii).	Optimal Capacity of the Terminal in tonnes/ annum		
	- Cement (S1 * P1 * 439.10 days) (revised proposal - 447 days)	1028100	1028100
	- Food grains (S2 * P2 * 439.10 days) (revised proposal - 447 days)	469350	469350
	- Timber & Other cargo (S3 * P3 * 439.10 days) (revised proposal - 447 days)	447000	447000
(iii).	Optimal Capacity of the Terminal (in Lakh tonnes / annum) and cars in units		
	Cargo in lakh tonnes / Car in units		Cargo in tonnes / Car in units
	- Cement	10.28	1028100
	- Food grains	4.69	469350
	- Timber & Other cargo	4.47	447000
	Total optimal Capacity of cargo	19.43	1944450
	-Total optimal Capacity of Cars (units)	63875	95813

Sl. No.	Particulars	Final Revised estimates furnished by COPT vide letter dated 2 December 2013								Estimates considered by TAMP							
III	Operating Cost	Cars	Cement	Cement	Food grains	Timber & Others - Total	Timber	Other	Total	Cars	Cement	Cement	Food grains	Timber & Others - Total	Timber	Other	Total
				Transfer from Ship to Silo	Packaging & forwarding							Transfer from Ship to Silo	Packaging & forwarding				
(a)	Cargo Handling Activity				(Rs. In lakhs)								(Rs. In lakhs)				
(i)	Cost of Power																
	(a). Power Cost (Variable)	31.5	190.5	0.0	190.5	40.8	46.5	34.9	11.6	309.3	31.51	198.55	0.00	198.55	46.22	61.95	338.22
		(4.376 lakh units General lighting (GL) * Rs. 7.20 per unit)			[6.45 lakh units GL + 4 units/tonne x 5 lakh tonnes (for cement bagging)] * Rs. 7.20 per unit	(150units/hour*16 hours *62.6 berth days =1.502 lakh units for HMC + 4.166 lakh units GL) * Rs. 7.20 per unit)	(150units/hour*17.8 berth days =4.291 lakh units for HMC + 2.167 lakh units GL) * Rs. 7.20 per unit)				(4.376 lakh units General lighting (GL) * Rs. 7.20 per unit)		[6.45 lakh units GL + 4 units/tonne x 5.281 lakh tonnes (for cement bagging)] * Rs. 7.20 per unit	(150units/hour*24hours *62.6 berth days =2.253 lakh units for HMC + 4.166 lakh units GL) * Rs. 7.20 per unit)	(150units/hour*24hours *178.8 berth days =6.437 lakh units - HMC + 2.167 lakh units - GL) * Rs. 7.20 per unit)		
	(b). Power Cost (Fixed)	3.6	69.2	0.0	69.2	9.7	27.9	20.9	7.0	110.4	3.61	69.19	0.00	69.19	9.75	27.85	110.40
		75.15 KVA * 400 Rs.per month* 12m/ 100000			(241.43+1200) KVA * 400 Rs.per month* 12m/ 100000	(73.48+129.63) KVA * 400 Rs.per month* 12m/ 100000	(209.94+ 370.37) KVA * 400 Rs.per month* 12m/ 100000				75.15 KVA * 400 Rs.per month* 12m/ 100000		(241.43+1200) KVA * 400 Rs.per month* 12m/ 100000	(73.48+129.63) KVA * 400 Rs.per month* 12m/ 100000	(209.94+ 370.37) KVA * 400 Rs.per month* 12m/ 100000		
(ii)	Fuel cost	0.0	22.6	0.0	22.6	43.4	58.1	58.1	0.0	124.0	0.00	24.35	0.00	24.35	56.26	89.03	169.64
					(8ltr/hr*2500hrs*2 pay loaders*56.42 Rs./hr)	[(6ltrs/hr*4 Dumpers * 62.58 days *16 hours/day) + (8ltr/hr*2 pay loaders*62.58day s*16 hours) + (8ltr/hr * 2 pay loaders * 2300hrs)]*56.42 Rs./ltr	[(12ltrs/hr*2 log grabbers * 134.1 days *16 hours/day) *56.40 Rs./ltr + 2 for ship to shore operation and truck loading operation						(8ltr/hr*5281rs*2 pay loaders*57.63Rs./hr)	[(6ltrs/hr*4 Dumpers * 62.58 days *24 hours/day) + (8ltr/hr*2 pay loaders*62.58 hours) + (8ltr/hr * 2 pay loaders * 2347hrs)]*57.63 Rs./ltr	[(12ltrs/hr*2 log grabbers * 134.1 days *24 hours/day) *57.63 Rs./ltr + 2 for ship to shore operation and truck loading operation		
(iii)	Repair & Maintenance of civil assets mechanical and electrical equipments including spares																
	(a). Civil Assets (1% of Capital Costs)	6.9	46.6	6.0	40.6	20.8	3.8	2.9	1.0	78.1	6.93	46.55	5.96	40.59	20.80	3.83	78.12
	(b). Mechanical Assets (5% of Capital Costs)	2.2	227.3	2.3	225.0	47.1	117.7	90.8	26.9	394.3	2.17	227.29	2.32	224.97	47.11	117.74	394.31
(iv)	Insurance (1% on Gross fixed assets)	7.7	96.6	6.7	89.9	31.7	28.8	22.1	6.7	164.8	7.73	96.61	6.75	89.87	31.73	28.75	164.83
(v)	Depreciation																
	(i). Civil Assets (3.34% p.a.)	23.2	155.5	19.9	135.6	69.5	12.8	9.6	3.2	260.9	23.15	155.49	19.91	135.58	69.47	12.80	260.92
	(ii). Mech. & Elec. assets (10.34% p.a. by COPT) (in our analysis 10%)	4.5	470.0	4.8	465.2	97.4	243.5	187.8	55.7	815.4	4.34	454.58	4.64	449.94	94.22	235.48	788.62
(vi)	(a). License Fee for land area (base rate of	51.3	75.6	14.2	61.4	48.8	25.4	19.0	6.3	201.1	51.61	76.10	14.33	61.77	49.14	25.55	202.40
		(1.823H*Rs. 28.13 lakh per H)	(2.6882H*Rs. 28.13 lakh/per H)	-	-	(1.736H*Rs. 28.13 lakh per H)	(0.9027 H *Rs. 28.13 lakh per H)			(1.823H*Rs. 28.308lakh per H)	(2.6882H*Rs. 28.308 lakh/per H)	-	-	(1.736H*Rs. 28.308 lakh per H)	(0.9027 H *Rs. 28.308 lakh per H)		
	(b). License Fee for water area (0.1lakhs/Ha)	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.3	0.04	0.12	0.02	0.10	0.04	0.11	0.30
		(0.376H*0.1 lakh /per H)	1.207H*0.1 lakh /per H)	-	-	(0.367H*0.1 lakh /per H)	(1.050H*0.1 lakh /per H)			(0.376H*0.1 lakh /per H)	1.207H*0.1 lakh /per H)	-	-	(0.367H*0.1 lakh /per H)	(1.050H*0.1 lakh /per H)		
(vii)	(a). Other Expenses (5% on gross value of assets)	38.7	483.1	33.7	449.3	158.7	143.8	110.4	33.3	824.2	38.67	483.07	33.73	449.34	158.66	143.75	824.15
	(b). Stevedoring expense for Cars (Rs. 155/- per car as done in the CHPT BORO terminal)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	148.51	0.00	0.00	0.00	0.0	0.0	148.51
	Total Operating Cost	169.6	1837.0	87.7	1749.3	568.0	708.3	556.6	151.7	3282.9	318.26	1831.90	87.68	1744.24	583.41	746.85	3480.41
IV	Revenue Requirement & Proposed Tariff																
(a)	Handling Charges																
(i)	Revenue Requirement																
	(a) Total Operating Cost	169.6	1837.0	87.7	1749.3	568.0	708.3	556.6	151.7	3282.9	318.26	1831.90	87.68	1744.24	583.41	746.85	3480.41
	(b) Return on Capital Employed @ 16%	123.7	1545.8	107.9	1437.9	507.7	460.0	353.4	106.6	2637.3	123.74	1545.79	107.95	1437.84	480.75	453.38	2603.66
	(c) Total revenue requirement from cargo handling activity	293.3	3382.8	195.7	3187.1	1075.7	1168.3	910.0	258.3	5920.1	442.00	3377.68	195.63	3182.10	1064.16	1200.22	6084.08
(ii)	Apportionment of Revenue Requirement																
	Ratio of apportionment	99:1:0		100:0:0	95:5:0	90:5:5		95:0:5	95:0:5		99:1:0		100:0:0	95:5:0	90:5:5		95:0:5
	(a) Handling Charges	290.4	3213.7	195.7	3018.0	968.2	1109.9	864.5	245.4	5582.1	437.58	3218.62	195.63	3022.99	957.74	1140.21	5754.16
	(b) Storage Charges	2.9	169.1	0.0	169.1	53.8	0.0	0.0	0.0	225.9	4.42	159.10	0.00	159.10	53.21	0.00	216.73
	(c) Miscellaneous Charge	-	-	0.0	-	53.8	58.4	45.5	12.9	112.2	-	0.00	0.00	53.21	60.01	47.32	113.22
	(d) Total	293.3	3382.8	195.7	3187.1	1075.7	1168.3	910.0	258.3	5920.1	442.00	3377.73	195.63	3182.10	1064.16	1200.22	6084.11

Sl. No.	Particulars	Final Revised estimates furnished by COPT vide letter dated 2 December 2013								Estimates considered by TAMP							
(iii)	Proposed tariff (Rs. per tonne)	Cars	Cement		Food Grains	Timber	Other Cargo			Cars	Cement		Food Grains	Timber	Other Cargo		
			Transfer from Ship to Silo	Packaging & forwarding							Transfer from Ship to Silo	Packaging & forwarding					
	(a) Composite Handling Charge - Cargowise																
	Share of Coastal to Foreign	95:5	95:5	95:5	95:5	5:95	25:75	-		95:5	95:5	95:5	95:5	5:95	25:75	-	
	Revenue Requirement	290.4	195.7	3018.0	968.2	864.47	245.4			437.6	195.63	3022.99	957.74	899.12	247.38	5513.07	
	Optimal Capacity (cars in units/ cargo in MT) (in tonnes in TAMP calculation)	63875	10.28	5.28	4.69	3.35	1.12	-		95813	1028100	528100	469350	335250	111750	-	
	Rate Foreign cargo (Rs./ tonne) (Car- Rs/ car)	733.41	30.74	921.85	332.77	262.71	243.98	-		736.62	30.69	572.43	329.12	273.67	245.97	-	
	Rate Coastal (Rs./ tonne) (Car- Rs./ car)	439.96	18.44	553.00	199.62	157.59	146.36	-		441.97	18.41		197.47	164.20	147.58	-	
	(b) Storage Charges	Cars															
	(i). Revenue Requirement	2.93	-	169.14	53.79	-	-	-		4.42	0.00	159.10	53.21	-	-	-	
	(ii). % of Cargo that attract storage charge	5%	-	20%	75%	-	-	-		5%	-	20%	75%	-	-	-	
	(iii). Free period	5	-	7	7	-	-	-		5	-	7	7	-	-	-	
	Cargo evacuation beyond free period																
	80% of cargo evacuated within	2.5 days	-	3.5 days	33.3% cargo in - 3.5 days	-	-	-		80% - 2.5 days		80% - 3.5 days	33.3% in - 3.5 days	-	-	-	
	10% of cargo evacuated within	7.5 days	-	10.5 days	33.3% cargo in - 10.5 days	-	-	-		10% - 7.5 days		10% - 10.5 days	33.3% in - 10.5 days	-	-	-	
	10% of cargo evacuated within	12.5 days	-	17.5 days	33.3% cargo in - 17.5 days	-	-	-		10% - 12.5 days		10% - 17.5 days	33.3% in - 17.5 days	-	-	-	
	(iv). Cargo that will attract storage (in Million tonnes, For cars For multipurpose cargo	3194	-	0.10	0.35	-	-	-		3194	-	0.10	0.36	-	-	-	
	1st 5 days 1st 7 days	2555	-	0.08	0.12	-	-	-		2555	-	0.08	0.12	-	-	-	
	6th to 10th day 8th to 14th day	320	-	0.01	0.12	-	-	-		320	-	0.01	0.12	-	-	-	
	11th day onwards 15th day onwards	320	-	0.01	0.12	-	-	-		320	-	0.01	0.12	-	-	-	
	(v). Storage Charge beyond free period for the slabs																
	For cars For multipurpose cargo	Rs./car/day		Rs. /tonne/day	Rs. /tonne/day					Rs./car/day		Rs/tonne/day					
	1st 5 days 1st 7 days	16.3	-	20.34	0.85	-	-	-		16.40	-	19.13	0.88	-	-	-	
	6th to 10th day 8th to 14th day	24.5	-	30.51	1.28	-	-	-		24.60	-	28.70	1.32	-	-	-	
	11th day onwards 15th day onwards	32.7	-	40.68	1.70	-	-	-		32.80	-	38.26	1.76	-	-	-	
	(c) Miscellaneous Charge																
	(i). Revenue Requirement	-	-	-	53.79	45.50	12.92	-		-	-	-	53.21	47.32	13.02	-	
	(ii). Capacity	-	-	-	4.69	3.35	1.12	-		-	-	-	4.69	3.35	1.12	-	
	Rate per tonne (Rs.)	-	-	-	11.46	13.57	11.56	-		-	-	-	11.33	14.12	11.65	-	
V	BERTH HIRE CHARGES																
(i)	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)																
	(a). Operating Cost																
	(i) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth as per norm)	-	-	-	-	-	-	86.7		-	-	-	-	-	-	86.71	
	(ii) Depreciation (@ 3.34%)	-	-	-	-	-	-	289.6		-	-	-	-	-	-	289.60	
	(iii) Insurance (1% on cost of construction of berth)	-	-	-	-	-	-	82.6		-	-	-	-	-	-	82.60	
	(iv) Annual Maintenance dredging costs	-	-	-	-	-	-	49.7		-	-	-	-	-	-	50.52	
	Subtotal (i)	-	-	-	-	-	-	508.6		-	-	-	-	-	-	509.43	
(ii)	Return on capital Employed @ 16%	-	-	-	-	-	-	1387.3		-	-	-	-	-	-	1387.33	
(iii)	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	-	-	-	-	-	-	1895.9		-	-	-	-	-	-	1896.76	
(iv)	Berth hire Charges																
	Rate per GRT per hour in Rs. - Foreign	-	-	-	-	-	-	1.93		-	-	-	-	-	-	1.86	
	Rate per GRT per hour in Rs. - Coastal	-	-	-	-	-	-	1.16		-	-	-	-	-	-	1.12	

BERTH HIRE CALCULATION

Sl. No.	Particulars	Revised Proposal of COPT dated 2 December 2013					Revised Estimates considered by TAMP				
		Cars	Cement Total	Food grains	Timber & Others	Total	Cars	Cement Total	Food grains	Timber & Others	Total
1	Handling rate	1000	5000	7500	2500		1500	5000	7500	2500	
2	Average GRT per vessel	11000	11300	11000	11125		15000	11300	11000	11125	
3	Average parcel size	1000	15000	15000	8000		1500	15000	15000	8000	
4	Optimal Capacity (in Million tonnes) (cars in units)	63875	1028100	469350	447000		95813	1028100	469350	447000	
5	No. of berth days (row 4/ row 1)	64.00	205.62	62.58	178.80	511.00	64.00	205.62	62.58	178.80	511.00
6	No. of berth hours (row 5x 24)	1536.00	4934.88	1501.92	4291.20		1536.00	4934.88	1501.92	4291.20	
7	No. of vessels (row 6 / row 5)	64	69	31	56		64	69	31	56	
8	Total GRT hours (row 4 x row 8)	16896000	55764144	16521120	47739600	136920864	23040000	55764144	16521120	47739600	143064864
9	Share of Coastal : Foreign	95:5	95:5	95:5	25:75		95:5	95:5	95:5	25:75	
10	Total GRT hours (Foreign Vessel))	844800	2788207	826056	35804700	40263763	1152000	2788207	826056	35804700	40570963
11	Total GRT hours (Coasta Vessel)	16051200	52975937	15695064	11934900	96657101	21888000	52975937	15695064	11934900	102493901
12	Revenue Requirement					1895.9					1896.76
	Berth hire - Foreign going vessel					1.93					1.86
	Berth hire - Coastal vessel					1.16					1.12

Working of Storage Charge by COPT

Sr.No.	Description	Cars	Cement	Food Grains
1	Optimal Capacity	63875	528100	447000
2	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	2.93	169.14	53.79
3	- % of Cargo to attract storage charge	5%	20%	75%
4	- Cargo to attract storage charge beyond free period	3194	105620	350000
	Cargo evacuation beyond free period			
	80% of cargo evacuated within	2555	84496	116655
	10% of cargo evacuated within	319	10562	116655
	10% of cargo evacuated within	319	10562	116655
5	Average stay of cargo beyond free period			
	80% of cargo evacuated within	2.5	3.5	3.5
	10% of cargo evacuated within	7.5	10.5	10.5
	10% of cargo evacuated within	12.5	17.5	17.5
6	Storage Charge - Proposed by COPT			
	Storage charge for the slabs proposed			
	For cars For multipurpose cargo			
	1st 5 days 1st 7 days	16.3	20.34	0.85
	6th to 10th day 8th to 14th day	24.5	30.51	1.28
	11th day onwards 15th day onwards	32.6	40.68	1.70
7	Revenue from the proposed Storage Charge			
	For cars For multipurpose cargo	2.92	169.17	53.79
	1st 5 days 1st 7 days	1.03	60.1	3.5
	6th to 10th day 8th to 14th day	0.59	33.8	15.6
	11th day onwards 15th day onwards	1.30	75.2	34.7

STORAGE CHARGE CALCULATION CONSIDERED BY TAMP

Sr.No	Description	Cars	Cement	Food Grains
1	Optimal Capacity	95813	528100	447000
2	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	4.42	159.10	53.21
3	- % of Cargo to attract storage charge	5%	20%	75%
4	- Cargo to attract storage charge beyond free period	4791	105620	335250
	Cargo evacuation beyond free period			
	80% of cargo evacuated within	3833	84496	111739
	10% of cargo evacuated within	479	10562	111739
	10% of cargo evacuated within	479	10562	111739
5	Average stay of cargo beyond free period			
	80% of cargo evacuated within	2.5	3.5	3.5
	10% of cargo evacuated within	7.5	10.5	10.5
	10% of cargo evacuated within	12.5	17.5	17.5
6	Storage charge approved by TAMP for the slabs proposed by COPT		Rs. /tonne.day	
	For cars For multipurpose cargo			
	1st 5 days 1st 7 days	16.40	19.13	0.88
	6th to 10th day 8th to 14th day	24.60	28.70	1.32
	11th day onwards 15th day onwards	32.80	38.26	1.76
7	Revenue from the proposed Storage Charge	4.42	159.12	53.22
	For cars For multipurpose cargo			
	1st 5 days 1st 7 days	1.57	56.57	3.43
	6th to 10th day 8th to 14th day	0.88	31.82	15.45
	11th day onwards 15th day onwards	1.96	70.72	34.34

Statement showing calculation of Handling Rate considered by TAMP

Transfer from ship to silo Packing and forwarding

Sl. No.	Particulars	Cars	Cement - Transfer from ship to silo	Cement - packing & forwarding	Food grains	Timber	Other Cargo
i.	Total capacity (tonnes)	95813	1028100	528100	469350	335250	111750
ii.	Share of coastal cargo	95%	95%	95%	95%	5%	25%
iii.	Share of Foreign Cargo	5%	5%	5%	5%	95%	75%
iv.	Capacity of coastal cargo (tonnes)	91022.35	976695	501695	445882.5	16762.5	27937.5
v.	Concessional rate for coastal cargo	60%	60%	Not applicable	60%	60%	60%
vi.	Adjusted coastal capacity (tonnes)	54613.41	586017	501695	267529.5	10057.5	16762.5
vii.	Capacity of foreign cargo (tonnes)	4791	51405	528100	23468	318488	83813
viii.	Total adjusted capacity (tonnes)	59404	637422	528100	290997	328545	100575
ix.	Total Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	437.58	195.63	3022.99	957.74	899.12	247.38
x.	Handling Charges for Foreign cargo (in Rs. per tonne)	736.62	30.69		329.12	273.67	245.97
	Handling Charges for Coastal cargo (in Rs. per tonne)	441.97	18.41	572.43	197.47	164.20	147.58

Annex - II

COCHIN PORT TRUST
UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MULTI PURPOSE TERMINAL AT Q1-Q3

1. Definitions – General

In this Scale of Rates, unless context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **“Coastal vessel”** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) **“Foreign going vessel”** means any vessel other than a Coastal vessel.
- (iii) **“Day”** shall mean the period of 24 hours starting from 06.00 hrs. of a day and ending at 06.00 hrs. on the following day.

2. General Terms and Conditions:

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the customs or Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is “coastal” or “foreign-going” for the purpose of levy of vessel related charges; and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii)
 - (a) The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b) The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port “A” for subsequent transshipment to Indian Port “B” will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii) Interest on delayed payments / refunds.
 - (a) The User shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the Users, whichever is later.
 - (d) The delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (iv) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
 - (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b) The operator may also, if they so desire rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (c) The operator should notify the public such lower rates and/ or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the TAMP.
- (v) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi) The minimum charge recovered in any one application / bill shall be rupees hundred only (₹ 100).
- (vii) No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹ 100/- or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to the operator is less than ₹ 100/-.
- (viii) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.

3. Charges for berth hire**3.1. Charges for berth hire**

The berth hire charges for the vessels calling at the Terminal are as per the rates given below and subject to conditionality given thereunder:

GRT	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign going Vessel (in `)	Coastal vessel (in ₹)
Any volume of GRT	1.86	1.12

3.2. Conditionalities

- (i) Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signalling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (ii) The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable weather conditions and tidal movements.
- (iii) The penal berth hire for a false signal shall be equal to one day's (24 hours) berth hire charges. "False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.
- (iv) No berth hire will be charged when the vessels idle at the Terminal berth when operations cannot take place due to breakdown of the equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal operator.
- (v) Ousting priority/ Priority berth hire:
The rate and conditions for granting ousting priority berthing/ priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard.

4. Cargo Handling Charges**4.1. Car Handling****4.1.1. Car Handling**

The charges for handling cars either for loading into or discharging from the RO-RO ship shall be payable as per the rate specified below:

Commodity	Unit	Rate in Rupees	
		Foreign	Coastal
Cars	Per car	736.62	441.97

The charge prescribed above is a composite charge which comprises of the following activities (in any order):

- (i). Receiving the car at the Terminal.
- (ii). Allocation of storage space in the car parking facility and parking it.
- (iii). Providing adequate lighting at the car parking facility.
- (iv). Providing adequate security at the car parking facility.
- (v). Documenting the number of cars received at the car parking facility and numbers loaded into the ship.
- (vi). Maintaining the document relating to the ship
- (vii). Lashing onto the deck floor of the ship.
- (viii). All other Miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4.1.2. Storage Charges

The storage charge for storage of cars in car parking yard beyond a free period of 5 days, applicable from the day following the date of completion of unloading, shall be as below:

Description	Rate in Rupees per car per Day or part thereof
Free period	5 days
First five days after expiry of free period	16.40
6 th day to 10 th day after expiry of free period	24.60
From 11 th day onwards	32.80

Notes:

- (i) For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii) Free period for import shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.

- (iii) Storage charges on cars shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal operator.

4.2. Cargo Handling for Cement, Food Grains and Other Cargo

4.2.1. Handling Charges

The charges payable by the importer/exporter for handling the import/export of bulk cargo is as specified below:

S.No.	Commodity	Rate in Rupees per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Cement-Transfer from ship to silo	30.69	18.41

The charge prescribed above is a composite charge which comprises of only one activity:

- (i) Loading/Unloading of the cargo from the ship

S.No.	Commodity	Rate in Rupees per Ton
1.	Cement- packaging & forwarding	572.43

The charge prescribed above is a composite charge which comprises of the following activities (in any order):

- (i) Loading/Unloading of the cargo from the ship
- (ii) Transporting the cargo to the storage yard
- (iii) Storing the cargo at the storage yard for the free period
- (iv) Loading the cargo from the storage yard onto the importer's vehicle/ unloading the cargo from the exporter's vehicle and transferring it into the storage yard.
- (v) Charges towards cement bagging.
- (vi) All other Miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

S.No.	Commodity	Rate in Rupees per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Food Grains	329.12	197.47

The charge prescribed above is a composite charge which comprises of the following activities (in any order):

- (i) Loading/Unloading of the cargo from the ship
- (ii) Transporting the cargo to the storage yard
- (iii) Storing the cargo at the storage yard for the free period
- (iv) Loading the cargo from the storage yard onto the importer's vehicle/ unloading the cargo from the exporter's vehicle and transferring it into the storage yard.
- (v) All other Miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees per Ton	
		Foreign	Coastal
1.	Other Cargo (bagged construction materials, bagged cement and bagged food grains)	245.97	147.58
2.	For Timber log	273.67	164.20

The charge prescribed above is a part of other cargo which comprises of the following activities (in any order):
For Sl no. 1

- (i) Loading/Unloading of the cargo from the ship and for direct feeding / delivery
- (ii) All other Miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

For Sl no. 2

- (i) Loading/Unloading of the cargo from the ship
- (ii) Shore handling for movement to the stack yard outside the project area
- (iii) All other Miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

For Other cargo, there is no storage facility provided and the cargo is directly unloaded from the vessel to the trucks for movement.

4.2.2. Storage Charges

The storage charge for the cement and food grains stored in the yard beyond a free period of 7 days, applicable from the day following the date of completion of unloading, shall be as below:

Description	Rate in Rupees per MT per Day or part thereof	
	Cement	Food Grains
Free period	7 days	7 days
First seven days after expiry of free period	19.13	0.88
8th day to 14th day after expiry of free period	28.70	1.32
From 15 th day onwards	38.26	1.76

No storage space is provided for other cargo which includes timber, bagged construction material, bagged cement and bagged food grains. As a result no storage charges is prescribed for timber and other cargo.

Notes:

- (i) For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii) Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii) Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal operator.

4.2.3. Miscellaneous charges

The following Miscellaneous charges are applicable for the cargo handled:

Particulars	Unit	Rate in Rupees
Miscellaneous Charges for Food Grains	Per metric ton	11.33
Miscellaneous Charges for Other bagged Cargo	Per metric ton	11.65
Miscellaneous Charges for Timber log	Per metric ton	14.12

Notes:

- (i) The other cargo includes timber, bagged construction materials, bagged cement and bagged food grains.
- (ii) The above miscellaneous charges include Environment and Management, sweeping of cargo on the Wharf, safety and security measures etc.

5. General Note To Schedule (3)& (4) above:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.